



Sexta-feira, 21 de Dezembro de 2001

I Série — N.º 62

DIÁRIO DA REPÚBLICA

ÓRGÃO OFICIAL DA REPÚBLICA DE ANGOLA

Preço deste número — Kz: 120,00

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncio e assinaturas do «Diário da República», deve ser dirigida à Imprensa Nacional — U.E.E., em Luanda, Caixa Postal 1306 — End. Teleg.: «Imprensa»	ASSINATURAS	O preço de cada linha publicada nos Diários da República 1.ª e 2.ª séries é de Kz: 27,50 e para a 3.ª série Kz: 32,50, acrescido do respectivo imposto do selo, dependendo a publicação da 3.ª série de depósito prévio a efectuar na Tesouraria da Imprensa Nacional — U. E. E.
	As três séries Kz: 45 000,00	
	A 1.ª série Kz: 25 400,00	
	A 2.ª série Kz: 17 380,00	
	A 3.ª série Kz: 10 700,00	

SUMÁRIO

Assembleia Nacional

Resolução n.º 41/01:

Aprova a Adesão da República de Angola à Convenção Internacional de 1973, sobre a Prevenção da Poluição por Navios e o Protocolo de 1978 — «MARPOL 73/78».

Ministérios da Justiça e das Obras Públicas e Urbanismo

Despacho conjunto n.º 399/01:

Confisca o prédio em nome de Álvaro João e Filhos, Limitada.

Despacho conjunto n.º 400/01:

Confisca a fracção autónoma designada pela letra B do 8.º andar do prédio sito em Luanda no Bairro Maculusso, Rua Guilherme Capelo, n.º 69, em nome da «Cooperativa Alegria pelo Trabalho».

Despacho conjunto n.º 401/01:

Confisca a fracção autónoma designada pela letra F do 7.º andar do prédio sito em Luanda no Município da Maianga, Bairro Maculusso, Rua Kwame Nkrumah (ex-Guilherme Capelo, n.º 69), em nome da «Cooperativa Alegria pelo Trabalho, S. C. R. L.».

Ministério da Energia e Águas

Decreto executivo n.º 75/01:

Aprova o regulamento interno da Secretaria Geral.

ASSEMBLEIA NACIONAL

Resolução n.º 41/01
de 21 de Dezembro

Considerando que o Estado Angolano é membro da Organização Marítima Internacional, instituição sob a égide da qual foi produzida uma série de instrumentos jurídicos que formam o sistema que regula a marinha mercante;

Considerando a necessidade do Estado Angolano assumir o seu engajamento jurídico aceitando e integrando no seu direito interno as convenções e demais actos jurídicos internacionais que regem a marinha mercante;

Nestes termos, ao abrigo das disposições combinadas da alínea k) do artigo 88.º e do n.º 6 do artigo 92.º ambos da Lei Constitucional, a Assembleia Nacional emite a seguinte resolução:

Único: — É aprovada a Adesão da República de Angola à Convenção Internacional de 1973, sobre a Prevenção da Poluição por Navios e o Protocolo de 1978 — «MARPOL 73/78».

Vista e aprovada pela Assembleia Nacional, em Luanda, aos 18 de Janeiro de 2001.

Publique-se.

O Presidente da Assembleia Nacional, *Roberto António Vítor Francisco de Almeida*.

CONVENÇÃO INTERNACIONAL DE 1973 PARA A PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO POR NAVIOS E O PROTOCOLO DE 1978 — «MARPOL 73/78»

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.º

Obrigações gerais no âmbito da Convenção

1 — As Partes na Convenção comprometem-se a dar cumprimento às 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.º

Definições

Para os fins da presente Convenção, salvo disposição expressa em contrário:

1 — «Regra» 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 controle 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.º

Âmbito de aplicação

1 — A presente Convenção aplicar-se-á:

a) aos navios que arvores a bandeira de uma Parte na Convenção; e

b) aos navios que não arvores 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.º
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 cometida 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.º
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 subs-

tancialmente 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.º
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 se 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 a administração, de forma que possa ser tomada a acção adequada nos termos da presente Convenção.

ARTIGO 7.º

Atrasos indevidos causados a navios

1 — Serão efectuadas todas as diligências possíveis para evitar que um navio seja indevidamente retido ou atrasado nos termos dos artigos 4.º, 5.º ou 6.º da presente Convenção.

2 — Se um navio for indevidamente retido ou atrasado nos termos dos artigos 4.º, 5.º ou 6.º da presente Convenção, terá direito a indemnização por qualquer perda ou dano sofrido.

ARTIGO 8.º

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 pormenorizadamente 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.º

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.º

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, a arbitragem regulada no Protocolo II à presente Convenção, salvo se acordado diferentemente.

ARTIGO 11.º

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 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.º
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.º
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 à 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.º
Anexos facultativos

1 — No momento da assinatura, ratificação, aceitação, aprovação ou adesão à 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 com anexo facultativo pode em qualquer momento aceitar tal anexo, depositando junto da Organização um instrumento do tipo referido no artigo 13.º, 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.º
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.º

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 três 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 três meses após a data do depósito do instrumento.

6 — Depois da data em que fiquem preenchidas todas as condições exigidas pelo artigo 16.º 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.º

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 seis 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 2/3 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 2/3 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 2/3 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 1/3 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 iii);
- 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 seis 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 f), iii), a emenda, considerada como aceite em conformidade com as condições precedentes, entrará em vigor seis 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 e, pressa.

3 — Emendas adoptadas por uma conferência:

- a) a pedido de uma Parte, apoiada pelo menos por 1/3 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 2/3 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.º 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.º Denúncia

1 — A presente Convenção ou qualquer anexo facultativo pode ser denunciado por qualquer Parte na Convenção, em qualquer momento, após decorridos cinco 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.º 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.º da Carta das Nações Unidas.

ARTIGO 20.º 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.

Feito em Londres, no dia 2 de Novembro de 1973.

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 capitão de um navio envolvido num incidente mencionado no artigo III do presente protocolo, ou outra pessoa encarregada do navio, 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 seus representantes assumem, na medida do possível, as obrigações do capitão, nos termos das disposições deste protocolo.

ARTIGO II Métodos de relatar

1 — Sempre que possível, o relatório será transmitido por rádio, mas em qualquer caso pelas vias mais rápidas disponíveis no momento. Aos relatórios transmitidos por rádio será dada a mais alta prioridade possível.

2 — Os relatórios serão enviados ao funcionário ou agência apropriada, especificados no parágrafo 2, alínea a), do artigo 8.º da Convenção.

(*) Omitidas as assinaturas.

ARTIGO III Quando há lugar a relatórios

O relatório será elaborado sempre que um incidente envolva:

- a) qualquer descarga não permitida nos termos da presente Convenção; ou
- b) qualquer descarga permitida nos termos da presente Convenção, quando:
 - i) for efectuada com o propósito de garantir a segurança de um navio ou a salvaguarda de vidas humanas no mar; ou
 - ii) resultar de avaria no navio ou no seu equipamento; ou
- c) qualquer descarga de uma substância prejudicial com o propósito de combater um incidente específico de poluição ou por motivos de investigação científica legítima para a redução ou controle da poluição; ou
- d) a previsão de qualquer descarga como as referidas nas alíneas a), b) ou c) do presente artigo.

ARTIGO IV Conteúdo do relatório

1 — O relatório incluirá, em geral:

- a) a identificação do navio;
- b) o grupo data-hora da ocorrência do incidente;
- c) a posição geográfica do navio no momento do incidente;
- d) as condições dominantes de vento e estado do mar no momento do incidente; e

e) detalhes relevantes respeitantes ao estado do navio.

2 — O relatório incluirá, em particular:

- a) uma indicação clara ou descrição das substâncias prejudiciais em causa, incluindo, se possível, os termos técnicos correctos de tais substâncias (não devem ser usadas designações comerciais em substituição dos termos técnicos correctos);
- b) uma declaração ou estimativa de quantidades, concentrações e condições prováveis das substâncias prejudiciais descarregadas ou susceptíveis de serem descarregadas para o mar;
- c) uma descrição das embalagens e marcas de identificação, quando relevante; e
- d) se possível, o nome do expedidor, do destinatário ou do fabricante.

3 — O relatório indicará claramente se a substância prejudicial descarregada ou susceptível de ser descarregada é um hidrocarboneto, uma substância nociva sólida, líquida ou gasosa e se tal substância era ou é transportada a granel ou em embalagens, contentores, depósitos portáteis, camiões-tanques ou vagões-cisternas.

4 — O relatório será completado, quando necessário, com outras informações relevantes solicitadas por qualquer destinatário do mesmo ou desde que a entidade que o enviou o considere apropriado.

ARTIGO V Relatório suplementar

Qualquer pessoa obrigada nos termos do presente protocolo a enviar um relatório, quando possível:

- a) juntará ao relatório inicial, se necessário as informações respeitantes à evolução da situação; e
- b) satisfará, tanto quanto possível, as solicitações dos Estados afectados com informações adicionais respeitantes ao incidente.

PROTOCOLO II

Arbitragem (em conformidade com o artigo 10.º 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.º 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 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 cinco 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 três 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 transporta 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 de 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) cuja 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 — «Grande modificação» significa a modificação de um navio existente:

- a) que altera substancialmente as suas dimensões ou capacidade de carga; ou
- b) que modifica o tipo do navio; ou
- c) cuja intenção seja, na opinião da administração, prolongar consideravelmente a sua vida; ou
- d) que, de qualquer outra forma, altere o navio de modo que se fosse um navio novo, ficaria sujeito às disposições pertinentes da presente Convenção que não lhe seriam aplicáveis como navio existente.

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 144° 30' E;
Latitude 13° 00' S, longitude 144° 00' E;
Latitude 15° 00' S, longitude 146° 00' E;
Latitude 18° 00' S, longitude 147° 00' E;
Latitude 21° 00' S, longitude 153° 00' E;

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

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 à 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 a 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 à linha de flutuação correspondente ao bordo livre do verão 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 do e água de alimentação das caldeiras nos tanques, materiais de consumo, passageiros 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.

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 200m³, 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 1000m³, 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 (navio 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 à 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 controlo 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 destes 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 150t e todos os outros navios de arqueação bruta igual ou superior a 400t serão sujeitos às vistorias a seguir especificadas:

- a) uma vistoria inicial, antes do navio entrar ao serviço ou antes da emissão, pela primeira vez, do certificado exigido nos termos da regra 5 do presente anexo, que incluirá a vistoria completa da sua estrutura, equipamento, instalações, disposições e materiais, na medida em que o navio esteja abrangido por este anexo. Esta vistoria será de modo a assegurar que a estrutura, equipamento, instalações, disposições e materiais cumpram integralmente os requisitos aplicáveis do presente anexo;
- b) vistorias periódicas, a intervalos determinados pela administração, mas não excedendo cinco anos, que permitam assegurar que a estrutura, equipamento, instalações, disposições e materiais cumpram integralmente os requisitos aplicáveis do presente anexo. Contudo, quando a validade do Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Hidrocarbonetos (1973) for prorrogada, de acordo com as disposições da regra 8, parágrafo 3 ou 4, deste anexo, o intervalo das vistorias periódicas pode ser correspondentemente alargado;
- c) vistorias intermédias, a intervalos determinados pela administração, mas não excedendo 30 meses, que permitam assegurar que o equipamento e sistemas de bombagem e de encanamentos associados, incluindo os monitores de descarga de hidrocarbonetos, os equipamentos separadores hidrocarbonetos/água e os equipamentos de filtragem de hidrocarbonetos, cumpram integralmente os requisitos aplicáveis do presente anexo e estão em boas condições de funcionamento. Estas vistorias intermédias serão registadas no Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Hidrocarbonetos (1973), emitido em conformidade com a regra 5 deste anexo.

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

3 — As vistorias a navios, para verificação da aplicação das disposições do presente anexo, serão efectuadas por funcionários da administração. A administração pode, contudo, delegar a execução das vistorias, quer em inspectores nomeados para este fim, quer em organismos por ela reconhecidos. 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 na estrutura, equipamento, instalações, disposições ou materiais inspeccionados sem autorização da administração, com excepção das substituições directas de tal equipamento ou instalações.

Regra 5
Emissão de certificados

1 — Um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Hidrocarbonetos (1973) será emitido, após a vistoria efectuada de acordo com as disposições da regra 4 do presente anexo, para os navios petroleiros de arqueação bruta igual ou superior a 150t e para todos os outros navios de arqueação bruta igual ou superior a 400t que sejam utilizados em viagens para portos ou terminais no mar sob a jurisdição de outras Partes na Convenção. No caso de navios existentes, este requisito aplicar-se-á 12 meses após a entrada em vigor da presente 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.

Regra 6
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 Hidrocarbonetos (1973) para o navio, em conformidade 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 Prevenção da Poluição por Hidrocarbonetos (1973) será emitido para um navio que arvore a bandeira de um Estado que não é Parte na Convenção.

Regra 7

Modelo do certificado

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

Regra 8

Validade do certificado

1 — Um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Hidrocarbonetos (1973) será emitido por um período de validade determinado pela administração, que não excederá cinco 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 cinco meses e um navio a que tenha sido concedida tal prorrogação, uma vez chegado ao Estado cuja bandeira arvora ou ao porto em que vai ser vistoriado, não será autorizado a largar deste porto ou a deixar aquele Estado, com base em tal prorrogação, sem ter obtido um novo certificado.

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

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

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 cinco meses, desde que não expire antes do termo deste período, ou até que a administração emita um certificado de substituição, conforme o caso. Logo que possível, após a mudança de bandeira, o Governo da Parte cuja bandeira o navio anteriormente arvorava enviará à administração uma cópia do certificado que o navio possuía antes da mudança e, se possível, uma cópia do correspondente relatório de vistoria.

CAPÍTULO II

Requisitos Relativos à Prevenção da Poluição Operacional

Regra 9

Controlo das descargas de hidrocarbonetos

1 — Tendo em consideração as disposições das regras 10 e 11 do presente anexo e do parágrafo 2 de regra, será proibida qualquer descarga para o mar hidrocarbonetos ou misturas de hidrocarbonetos 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 60l 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, com excepção do disposto na regra 15, parágrafos 5 e 6, do presente anexo, um equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos e um ou mais tanques de resíduos como exigido na regra 15 do presente anexo;
- b) no caso de navios não petroleiros de arqueação bruta igual ou superior a 400t e de navios petroleiros, no que se refere às águas dos porões das casas de máquinas, excluindo as águas dos

porções das casas das bombas de carga, excepto quando os seus efluentes estejam misturados com resíduos da carga de hidrocarbonetos:

- i) o navio não se encontra numa área especial;
- ii) o navio encontra-se a mais de 12 milhas marítimas da terra mais próxima;
- iii) o navio segue a sua rota;
- iv) o teor em hidrocarbonetos do efluente é inferior a 100 partes por milhão; e
- v) o navio tem em funcionamento um equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos, um separador hidrocarbonetos/água, um equipamento de filtração de hidrocarbonetos ou outra instalação como exigido pela regra 16 do presente anexo.

2 — No caso de um navio de arqueação bruta inferior a 400t 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 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 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. As disposições do parágrafo 1, alínea b), da presente regra não se aplicarão à descarga de misturas de hidrocarbonetos que, sem diluição, possuam um teor em hidrocarbonetos não excedendo 15 partes por milhão.

5 — Nenhuma descarga para o mar conterá 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.

Regra 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, área do Mar Vermelho e a «área dos Golfos», 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 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 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 ligando Ras al Hadd (22° 30' N, 59° 48' E) a Ras al Fasteh (25° 04' N, 61° 25' E).

2 — a) tendo em consideração as disposições da regra 11 do presente anexo, será proibida qualquer descarga para o mar, dentro das áreas especiais, de hidrocarbonetos ou misturas de hidrocarbonetos, proveniente de navios petroleiros e de quaisquer navios de arqueação bruta igual ou superior a 400t que não sejam navios petroleiros;

b) dentro das áreas especiais, estes navios reterão a bordo todos os resíduos de hidrocarbonetos e lamas, lastro sujo e águas de lavagem de tanques, que serão descarregados unicamente para instalações de recepção.

3 — a) tendo em consideração as disposições da regra 11 do presente anexo, será proibida qualquer descarga para o mar, dentro das áreas especiais de hidrocarbonetos ou misturas de hidrocarbonetos proveniente de navios de arqueação bruta inferior a 400t que não sejam navios petroleiros, excepto quando o teor em hidrocarbonetos do efluente, sem diluição, não exceda 15 partes por milhão ou em alternativa, quando forem satisfeitas todas as seguintes condições:

- i) o navio segua a sua rota;
- ii) o teor em hidrocarbonetos do efluente é inferior a 100 partes por milhão; e
- iii) a descarga é efectuada tão distante quanto possível da terra, mas em nenhum caso a menos de 12 milhas marítimas da terra mais próxima;

b) nenhuma descarga para o mar conterá substâncias químicas ou outras substâncias em quantidades ou concentrações que sejam 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;

c) os resíduos de hidrocarbonetos que não possam ser descarregados para o mar, em cumprimento da alínea a) do presente parágrafo, serão retidos a bordo ou descarregados para instalações de recepção.

4 — As disposições da presente regra não se aplicarão às descargas de lastro limpo ou segregado.

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 nas alíneas a) e 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 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 à data assim fixada; e

2) desde que as Partes interessadas notifiquem a Organização da data assim fixada pelo menos com seis 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 e área dos Golfos:

- 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 à 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 um 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) à 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 1000t 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 capaci-

dade 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, um 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

Navios petroleiros com tanques de lastro segregado

1 — Todos os navios petroleiros novos de porte bruto igual ou superior a 70 000t possuirão tanques de lastro segregado e cumprirão os requisitos da presente regra.

2 — A capacidade dos tanques de lastro segregado será calculada de forma que o navio possa navegar em lastro com toda a segurança, sem que seja necessário recorrer à utilização dos tanques de carga para a lastragem com água, salvo nas condições previstas no parágrafo 3 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:

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

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

sitos da regra 15 do presente anexo e esta operação registada no Livro de Registo de Hidrocarbonetos mencionado na regra 20 deste anexo.

4 — Qualquer navio petroleiro que não seja obrigado a possuir tanques de lastro segregado, em conformidade com o parágrafo 1 da presente regra, pode ser, contudo, classificado como navio petroleiro com tanques de lastro segregado, desde que, no caso de um navio petroleiro de comprimento igual ou superior a 150m, sejam integralmente satisfeitos os requisitos dos parágrafos 2 e 3 da presente regra e no caso de um navio petroleiro de comprimento inferior a 150m, as condições de lastro segregado sejam consideradas satisfatórias pela administração.

Regra 14

Segregação de hidrocarbonetos e água de lastro

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 4000t e os navios petroleiros novos de arqueação bruta igual ou superior a 150t 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.

Regra 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 150t 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 três 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 hidrocarbone-

tos 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, mas a sua capacidade total não será inferior a 3% da capacidade de carga de hidrocarbonetos do navio, excepto quando existam tanques de lastro segregado de acordo com a regra 13 do presente anexo, ou quando não existam dispositivos que necessitem utilizar uma quantidade de água adicional à água de lavagem, tais como ejectores, caso em que a administração pode aceitar a redução desta capacidade para 2%. Os navios petroleiros novos de porte bruto superior a 70 000t possuirão, pelo menos, dois tanques de resíduos;

d) os tanques de resíduos, especialmente no respeitante à localização de entradas, saídas, defletores 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.

(*) Faz-se referência à Recomendação sobre as Especificações Internacionais para os Equipamentos Separadores Hidrocarbonetos/Água e Aparelhos de Medida do Teor em Hidrocarbonetos, adoptada pela Organização na Resolução A. 233 (VII).

Este registo será identificado pela data e hora e será mantido pelo menos durante três anos. O equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos entrará em funcionamento sempre que se verificar 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 descarga 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 pode ser utili-

zado quando ocorrer uma avaria, mas a unidade avariada será reparada antes do navio petroleiro iniciar a sua próxima viagem em lastro, a não ser que o navio se dirija para um porto de reparação. Os navios petroleiros existentes cumprirão todas as disposições acima especificadas, à excepção da interrupção da descarga, que pode ser feita manualmente, e do débito de descarga, que pode ser estimado em função das características das bombas;

- 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 150t, nos quais o controle de descarga de hidrocarbonetos previstos 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 o cumprimento das disposições da regra 9 do presente anexo.

(*) Faz-se referência ao Guia de Mares Limpos para Navios Petroleiros, publicado pela International Chamber of Shipping (ICS) e pela Oil Companies International Marine Forum (OCIMF).

5 — A administração pode dispensar 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 ao navio petroleiro não seja exigido, nem possua um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Hidrocarbonetos (1973). Tal dispensa será condicionada ao requisito de que o navio petroleiro retenha a bordo todas as misturas de hidro-

carbonetos 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.

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 contínuo 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 da presente regra não se aplicam aos navios petroleiros que transportem asfalto, para os quais o controle da descarga do asfalto, de acordo com a regra 9 deste anexo, será efectuado pela retenção a bordo dos resíduos de asfalto e posterior descarga para instalações de recepção de todas as águas de lavagem poluídas.

Regra 16

Equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos e equipamento separador hidrocarbonetos/água

1 — Todos os navios de arqueação bruta igual ou superior a 400t serão apetrechados com um equipamento separador hidrocarbonetos/água ou com um equipamento de filtragem, em cumprimento das disposições do parágrafo 6 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 10 000t serão equipados:

- a) além dos requisitos do parágrafo 1 da presente regra, com um equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos, em cumprimento do parágrafo 5 da presente regra; ou
- b) em alternativa aos requisitos dos parágrafos 1 e 2, alínea a), da presente regra, com um equipamento separador hidrocarbonetos/água, em cumprimento do parágrafo 6 desta regra, e com um equipamento eficaz de filtragem, em cumprimento do parágrafo 7 da presente regra.

3 — A administração garantirá que os navios de arqueação bruta inferior a 400t sejam equipados, na medida do possível, de modo a reter a bordo os hidrocarbonetos ou as misturas de hidrocarbonetos ou a descarregá-los de acordo com os requisitos da regra 9, parágrafo 1, alínea b), do presente anexo.

4 — Para os navios existentes, os requisitos dos parágrafos 1, 2 e 3 da presente regra aplicar-se-ão três anos após a entrada em vigor da presente Convenção.

5 — O equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos será do modelo 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 do teor em hidrocarbonetos em partes por milhão. Este registo será identificado pela data e hora e será mantido pelo menos durante três anos. O equipamento monitor 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 o teor em hidrocarbonetos do efluente exceda o valor permitido pela regra 9, parágrafo 1, alínea b), do presente anexo. Qualquer avaria no equipamento monitor fará interromper a descarga e será registada no Livro de Registo de Hidrocarbonetos. A unidade avariada será reparada antes do navio iniciar a sua próxima viagem, a não ser que o navio se dirija para um porto de reparação. Os navios existentes cumprirão todas as disposições acima especificadas, à excepção da interrupção da descarga, que pode ser feita manualmente.

6 — O equipamento separador hidrocarbonetos/água ou o equipamento de filtração serão do modelo aprovado pela administração e projectados de modo a assegurar que as misturas de hidrocarbonetos descarregadas para o mar, depois de passarem através do equipamento separador ou de filtração, possuam um teor em hidrocarbonetos não superior a 100 partes por milhão. Ao examinar o projecto destes equipamentos, a administração terá em consideração as especificações recomendadas pela Organização (*).

7 — O equipamento de filtração de hidrocarbonetos mencionado no parágrafo 2, alínea b) da presente regra será do modelo aprovado pela administração e projectado de modo a receber as descargas provenientes do equipamento separador e a produzir um efluente cujo teor em hidrocarbonetos não exceda 15 partes por milhão. Será equipado com um dispositivo de alarme que indique quando este teor não possa ser mantido.

Regra 17

Tanques de resíduos de hidrocarbonetos (lamas)

1 — Todos os navios de arqueação bruta igual ou superior a 400t 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.

(*) Faz-se referência à Recomendação sobre as Especificações Internacionais para os Equipamentos Separadores Hidrocarbonetos/Água e Aparelhos de Medida do Teor em Hidrocarbonetos, adoptada pela Organização na Resolução A.233 (VII).

Regra 18

Sistemas 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 em 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 de efluentes para o mar, permitida pela regra 9 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 no parágrafo 4, alíneas a) e b), da presente regra.

3 — Nos navios petroleiros novos serão instalados meios que permitam interromper a descarga de efluentes para o mar a partir de um local situado no convés superior ou acima deste de modo que o colector mencionado no parágrafo 1 da presente regra, quando em serviço e o efluente proveniente dos encanamentos mencionados no parágrafo 2 desta regra possam ser observados visualmente. Não é necessário instalar meios para a 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 — Todas as descargas serão efectuadas acima da linha de água, com excepção das seguintes:

- a) as descargas de lastro segregado e de lastro limpo podem ser efectuadas abaixo da linha de água nos portos ou terminais no mar;
- b) os navios existentes que não possam, sem sofrer modificações, descarregar lastro segregado acima da linha de água podem descarregá-lo abaixo dessa linha, desde que uma inspecção ao tanque, realizada imediatamente antes da descarga, não tenha revelado qualquer contaminação por hidrocarbonetos.

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	215mm
Diâmetro interior	De acordo com o diâmetro exterior do encanamento
Diâmetro do círculo dos pernos	183mm
Rasgos na flange	6 furos de 22mm de diâmetro feitos a distâncias iguais, no círculo dos pernos como diâmetro acima indicado, rasgados até à periferia da flange. Os rasgos terão a largura de 22mm
Espessura da flange	20mm
Pernos e porcas: quantidade, diâmetro	6 de 20mm de diâmetro cada um e de comprimento apropriado
A flange é desenhada para ligar encanamentos com diâmetro interior máximo de 125mm, 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 6kg/cm ²	

Regra 20

Livro de Registo de Hidrocarbonetos

1 — Todos os navios petroleiros de arqueação bruta igual ou superior a 150t e todos os navios de arqueação bruta igual ou superior a 400t que não sejam navios petroleiros possuirão um Livro de Registo de Hidrocarbonetos, podendo ou não fazer parte do diário náutico, de acordo com o modelo especificado no apêndice III ao presente anexo.

2 — O Livro de Registo de Hidrocarbonetos será preenchido, para cada tanque, sempre que se proceda a qualquer das seguintes operações a bordo do navio:

a) Navios petroleiros:

- i) carga de hidrocarbonetos;
- ii) trasfega interna da carga de hidrocarbonetos durante a viagem;
- iii) abertura ou fecho, antes e depois das operações de carga e descarga, de válvulas ou de dispositivos análogos que interliguem os tanques de carga;
- iv) abertura ou fecho dos meios de comunicação entre os encanamentos de carga e os encanamentos de lastro com água do mar;
- v) abertura ou fecho das válvulas de costado, antes, durante e depois das operações de carga e descarga;
- vi) descarga de hidrocarbonetos;
- vii) lastragem dos tanques de carga;

- viii) limpeza dos tanques de carga;
- ix) descarga de lastro, com excepção do proveniente dos tanques de lastro segregado;
- x) descarga das águas dos tanques de resíduos;
- xi) eliminação de resíduos;
- xii) descarga para o mar da água de porões acumulada nas casas de máquinas durante a estadia em porto e a descarga de rotina para o mar dessa mesma água;

b) navios que não sejam navios petroleiros:

- i) lastragem ou limpeza dos tanques de combustível líquido ou dos espaços de carga destinados a hidrocarbonetos;
- ii) descarga das águas de lastro ou de limpeza dos tanques mencionados em i) da presente alínea;
- iii) eliminação de resíduos;
- iv) descarga para o mar da água de porões acumulada nas casas de máquinas durante a estadia em porto e a descarga de rotina para o mar dessa mesma água.

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 secção do livro será assinada pelo oficial ou oficiais responsáveis pelas referidas operações e visada 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 (1973), em francês ou inglês. No caso de conflito ou divergência, farão fé os registos redigidos numa língua oficial do Estado de bandeira do navio.

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 três 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.

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 400t que não sejam navios petroleiros, com as seguintes excepções:

- a) serão equipadas, na medida do possível, com as instalações exigidas nas regras 16 e 17 do presente anexo;
- b) possuirão um registo, num modelo aprovado pela administração, de todas as operações envolvendo descargas de hidrocarbonetos ou de misturas de hidrocarbonetos; e
- c) quando em qualquer área especial, 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.

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 às zonas indicadas do navio petroleiro:

a) avaria no costado:

- i) Dimensão longitudinal (L_c): O menor dos valores $\frac{1}{3} L$ ou 14,5m
- ii) Dimensão transversal (t_c): O menor dos valores $\frac{B}{5}$ ou 11,5m (medida a partir do costado, perpendicularmente ao plano longitudinal do navio, ao nível correspondente à marca do bordo livre de verão)

- iii) Dimensão vertical (v_c): A partir da linha base para cima, sem limite superior

b) Avaria no fundo:

- Num comprimento de 0,3 L a partir da perpendicular avante
- $\frac{L}{10}$
- i) Dimensão longitudinal (L_f): Em qualquer outra parte do navio
 - ii) Dimensão transversal (t_f): O menor dos valores $\frac{L}{10}$ ou 5m
- O menor dos valores $\frac{B}{6}$ ou 10 m, mas não inferior a 5m 5m
- iii) Dimensão vertical (v_f): O menor dos valores $\frac{B}{15}$ ou 6m

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 (O_c) ou no fundo (O_f) 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:

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

b) avaria no fundo:

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

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;

$K_i = 1 - \frac{b_i}{10}$; quando b_i é igual ou superior a 10 o valor de K_i será considerado igual a zero;

$Z_i = 1 - \frac{h_i}{v_i}$; quando h_i é igual ou superior a v_i 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_b como definido a seguir, tomando para todos os outros tanques laterais afectados pela avaria o valor do volume total real:

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

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 à metade da altura do duplo fundo. Se a profundidade do poço de aspiração for superior à 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 afastados possível do fundo. As válvulas serão mantidas permanentemente fechadas quando o navio estiver no mar sempre que o tanque contenha hidro-

carbonetos, podendo apenas ser abertas para a trasfega de carga necessária à correcção do calamento 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:

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

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 à 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 (II). Os encanamentos para essas aspirações serão instalados a uma altura pelo menos igual à dimensão vertical da avaria no fundo V_a . 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 dois 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_s ou O_{sv} 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 000m³ ou 400³ DW, mas com um máximo de 40 000m³.

3 — O volume de qualquer tanque lateral de carga de hidrocarbonetos de um navio petroleiro não excederá 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 000m³. 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 10m ou o maior dos seguintes valores:

- a) se não existir qualquer antepara longitudinal; 0,1 L;
- b) se existir apenas uma antepara no plano longitudinal central do navio 0,15 L;
- c) se existirem duas ou mais anteparas longitudinais:

i) para os tanques laterais: 0,2 L;

ii) para os tanques centrais:

1) se $\frac{bi}{B}$ for igual ou superior a $\frac{1}{5}$: 0,2L;

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

Quando não existir qualquer antepara no plano longitudinal central do navio:

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

Quando existir uma antepara no plano longitudinal central do navio:

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

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 l_c ou a uma distância do fundo inferior a v_c serão equipados, à entrada dos tanques de carga, com válvulas ou dispositivos de fechos semelhantes. Estas válvulas serão mantidas permanentemente fechadas quando o navio estiver no mar sempre que os tanques conte-

nam 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 225m, em qualquer ponto do comprimento do navio;
- b) nos navios petroleiros de comprimento superior a 150m mas não excedendo 225m, 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 alagável;
- c) nos navios petroleiros com comprimento que não exceda 150m, 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 100m, 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) as dimensões da avaria no costado ou no fundo serão as especificadas na regra 22 do presente anexo, com excepção da dimensão longitudinal da avaria no fundo, dentro de 0,3 L a partir da perpendicular a vante, que será igual à dimensão longitudinal da avaria no costado como especificado na regra 22, parágrafo 1, alíneas a) e i), deste anexo. Se uma avaria de menores dimensões ocasionar uma situação mais grave, será assumida esta avaria;
- b) quando uma avaria envolvendo anteparas transversais for pressuposta de acordo com o especifica-

do no parágrafo 1, alíneas a) e b), da presente regra, a distância que separa as anteparas transversais estanques 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;

c) quando uma avaria situada entre anteparas transversais estanques 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:

i) a distância que separa as anteparas adjacentes for inferior à dimensão longitudinal da pressuposta avaria especificada na alínea a) do presente parágrafo; ou

ii) uma antepara transversal apresentar um degrau ou recesso de comprimento superior a 3,05m 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.

d) 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) 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 estanques, podendo ser excluídas as aberturas que sejam fechadas por portas de visita e escotilhas à face estanques, pequenas escotilhas estanques dos tanques de carga que mantenham a integridade do convés, portas estanques de correição com comando à distância e vigias fixas;

b) 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;

c) a estabilidade na fase final do alagamento será verificada e pode 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 endirectante residual for de pelo menos 0,1m. A administração terá em consideração o risco potencial que pode constituir a imersão temporária das aberturas protegidas ou não protegidas, dentro dos limites da estabilidade residual;

d) a administração assegurar-se-á de que a estabilidade do navio é suficiente nas fases intermédias do alagamento.

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:

a) 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;

b) adoptam-se as seguintes permeabilidades:

Espaços	Permeabilidade
Destinados a passadizos	0,60
Ocupados por alojamentos	0,95
Ocupados por máquinas	0,85
Vazios	0,95
Destinados a líquidos consumíveis	0 ou 0,95 (*)
Destinados a outros líquidos	0 a 0,95 (**)

(*) Aplicar-se-á o factor que conduza aos requisitos mais rigorosos.

(**) A permeabilidade dos compartimentos parcialmente cheios será função da quantidade de líquido transportado.

c) a flutuabilidade de qualquer super-estrutura situada imediatamente por cima da avaria no costado não será considerada. As zonas não alagadas das super-estruturas situadas fora dos 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 charneira podem ser aceites nas anteparas estanques das super-estruturas;

- d) o efeito dos espelhos líquidos será calculado separadamente para cada compartimento com um ângulo de adormamento de 5°. A administração pode exigir, ou permitir, que o ângulo de adormamento 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 e aos responsáveis dos navios petroleiros sem propulsão própria aos quais se aplique o presente anexo serão fornecidas as seguintes informações, devidamente aprovadas:

- 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 I, alínea c), desta regra.

APÊNDICE I

Lista de hidrocarbonetos (*)

Soluções asfálticas:

Óleos-base
Impermeabilizantes betuminosos
Resíduos de primeira destilação

Óleos:

Óleos rectificados
Petróleo bruto

(*) A lista de hidrocarbonetos não deve ser considerada exhaustiva.

Misturas contendo petróleo bruto
Diesel
Fuelóleo n.º 4
Fuelóleo n.º 5
Fuelóleo n.º 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 de penetração
Óleos para máquinas têxteis
Óleos para turbinas.

Destilados:

Produtos de destilação directa
Óleos queimados

Gasóleos:

Gasóleo de *cracking*

Bases para gasolinas:

Alquilatos
Reformados
Combustível de polimerização

Gasolinas:

Natural de condensação
Para automóveis
Para aviões
Directa da coluna
Fuelóleo n.º 1 (Petróleo de queima)
Fuelóleo n.º 1-D
Fuelóleo n.º 2
Fuelóleo n.º 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

APÊNDICE II

Modelo de certificado

Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Hidrocarbonetos (1973)

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

(Designação oficial completa do país)

por

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

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

Tipo de navio:

Navio petroleiro, incluindo navios de carga combinada (*)
Navio para transporte de asfaltos (*)

Outros navios que não sejam petroleiros com tanques de carga abrangidos pela regra 2, parágrafo 2, do anexo I à Convenção (*)

Navio que não seja qualquer dos acima mencionados (*)

Navio novo/navio existente (*)

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

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

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

PARTE A

Todos os navios

O navio está equipado com:

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

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

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

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

Por menores dos requisitos cuja dispensa é concedida nos termos da regra 2, parágrafos 2 e 4, alínea a), do anexo I à Convenção:

Observações:

(*) riscar como apropriado.

PARTE B

Navios petroleiros (*) (*)

Porte bruto ... toneladas métricas. Comprimento do navio ... m.

Certifica-se que este navio:

- a) está sujeito aos requisitos de construção da regra 24 do anexo I à Convenção e cumpre esses requisitos (*);
- b) não está sujeito aos requisitos de construção da regra 24 do anexo I à Convenção (*);
- c) não está sujeito aos requisitos de construção da regra 24 do anexo I à Convenção, mas cumpre esses requisitos. (*)

A capacidade dos tanques de lastro segregado é de ... m³ e cumpre os requisitos da regra 13 do anexo I à Convenção.

A distribuição do lastro segregado é a seguinte:

Tanque	Quantidade	Tanque	Quantidade

Certifica-se:

Que o navio foi vistoriado em conformidade com a regra 4 do anexo I à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, no que respeita à prevenção da poluição de hidrocarbonetos; e

Que nessa vistoria se verificou serem satisfatórias, sob todos os aspectos, as condições da estrutura, equipamento, instalações, disposições e materiais do navio e que o navio cumpre os requisitos aplicáveis do anexo I à Convenção.

Este certificado é válido até ... sujeito a vistoria(s) intermédia(s) a intervalos de ...

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

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

(Assinatura do funcionário
devidamente autorizado
que emite o certificado)

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

(*) Riscar como apropriado.

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

(*) Os certificados emitidos para navios que não sejam os mencionados na nota (*) não necessitam de conter esta página.

Averbamento para navios existentes (4):

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

Assinado ...

(Assinatura do funcionário
devidamente autorizado)

Local do averbamento ...

Data do averbamento ...

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

Vistoria intermédia

Certifica-se que na vistoria intermédia exigida pela regra 4, parágrafo 1, alínea c), do anexo I à Convenção se verificou que este navio e o estado em que se encontra cumprem as disposições pertinentes da Convenção.

Assinado ...

(Assinatura do funcionário
devidamente autorizado)

Local ...

Data ...

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

Assinado ...

(Assinatura do funcionário
devidamente autorizado)

Local ...

Data ...

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

De acordo com as disposições da regra 8, parágrafos 2 e 4, do anexo 1 à Convenção, a validade deste certificado é prorrogada até ...

Assinado ...

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local ...

Data ...

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

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

APÊNDICE III

Modelo do Livro de Registo de Hidrocarbonetos

Livro de Registo de Hidrocarbonetos

1 — Para navios petroleiros (*)

Nome do navio ...

Capacidade total de carga do navio em metros cúbicos ...

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

a) Carga de hidrocarbonetos

1. Data e local do carregamento			
2. Tipo de hidrocarbonetos carregados			
3. Identificação do(s) tanque(s) carregado(s)			
4. Fecho das válvulas apropriadas dos tanques de carga e das válvulas interruptoras apropriadas das linhas de carga ao ser concluída a operação de carga (*).			

(*) Esta parte deve ser preenchida para navios petroleiros, incluindo navios de carga combinada e navios de transporte de petróleo e os registos que sejam aplicáveis serão preenchidos para navios que não sejam petroleiros, construídos e utilizados para transportar hidrocarbonetos a granel, com capacidade total igual ou superior a 2000 m³. Não é necessário assinar esta parte no Livro de Registo de Hidrocarbonetos emitido para um navio que não seja dos acima mencionados.

(*) As válvulas e os dispositivos semelhantes apropriados são os referidos nas regras 20, parágrafo 2, alínea a), iii), 23 e 24 do anexo I à Convenção.

O abaixo assinado certifica que, adicionalmente ao registo supra, todas as válvulas de fundo, válvulas de descarga no costado, ligações e interligações dos tanques de carga e encanamentos foram trancadas ao ser concluída a operação de carga de hidrocarbonetos.

Data do registo ...

O oficial encarregado ...

O capitão...

b) Trasfega interna da carga de hidrocarbonetos durante a viagem

5. Data da trasfega interna.			
6. Identificação do(s) Tanque(s)	i) de		
	ii) para		
7. O(s) tanque(s) mencionado(s) em 6 i) ficou (ficaram) vazio(s)?			

O abaixo assinado certifica que, adicionalmente ao registo supra, todas as válvulas de fundo, válvulas de descarga no costado, ligações e interliga-

ções dos tanques de carga e encanamentos foram trancadas ao ser concluída a trasfega interna da carga de hidrocarbonetos.

Data do registo ...

O oficial encarregado ...

O capitão...

c) Descarga de hidrocarbonetos

8. Data e local da descarga.			
9. Identificação do(s) tanque(s) descarregado(s)			
10. O(s) tanque(s) ficou (ficaram) vazio(s)?			
11. Abertura das válvulas apropriadas dos tanques de carga e das válvulas interruptoras apropriadas das linhas de carga antes da descarga (*).			
12. Fecho das válvulas apropriadas dos tanques de carga e das válvulas interruptoras apropriadas das linhas de carga ao ser concluída a operação de descarga (*).			

O abaixo assinado certifica que, adicionalmente ao registo supra, todas as válvulas de fundo, válvulas de descarga no costado, ligações e interligações dos tanques de carga e encanamentos foram trancadas ao ser concluída a operação de descarga de hidrocarbonetos.

Data do registo ...

O oficial encarregado ...

O capitão...

(*) As válvulas e os dispositivos semelhantes apropriados são os referidos nas regras 20, parágrafo 2, alínea a) iii), 23 e 24 do anexo I à Convenção.

d) Lastragem dos tanques de carga

13. Identificação do(s) tanque(s) lastrado(s).			
14. Data e posição do navio no início da lastragem.			
15. Se forem utilizadas as válvulas de ligação entre as linhas de carga e os encanamentos de lastro segregado, registar a hora, data e posição do navio em que as válvulas foram:			
a) abertas; e			
b) fechadas.			

O abaixo assinado certifica que, adicionalmente ao registo supra, todas as válvulas de fundo, válvulas de descarga no costado, ligações e interligações dos tanques de carga e encanamentos foram trancadas ao ser concluída a operação de lastragem.

Data do registo ...

O oficial encarregado ...

O capitão...

e) Limpeza dos tanques de carga

16. Identificação do(s) tanque(s) que foi (foram) limpo(s).			
17. Data e duração da limpeza.			

18. Métodos de limpeza (*).

Data do registo ...

O oficial encarregado ...

O capitão...

(*) Lavagem manual por jacto de mangueira, lavagem mecânica e/ou limpeza química. Quando se efectuar a limpeza química, especificar o produto químico utilizado e a quantidade.

f) Descarga de lastro sujo.

19. Identificação do(s) tanque(s).			
20. Data e posição do navio no início da descarga para o mar.			
21. Data e posição do navio no termo da descarga para o mar.			
22. Velocidade(s) do navio durante a descarga.			
23. Quantidade descarregada para o mar.			
24. Quantidade de água poluída transferida para tanque(s) de resíduos. (Identificar o(s) tanque(s) de resíduos).			
25. Data e porto em que se efectuou a descarga para instalações de recepção em terra (se aplicável).			
26. Foi a descarga parcialmente efectuada durante um período de escuridão? No caso afirmativo, durante quanto tempo?			
27. Foi mantido um controle regular do efluente da superfície da água, na zona da descarga?			
28. Foi observada a existência de hidrocarbonetos na superfície da água, na zona da descarga?			

Data do registo ...

O oficial encarregado ...

O capitão...

g) Descarga da água dos tanques de resíduos

29. Identificação do(s) tanque(s) de resíduos.			
30. Tempo de decantação desde a última entrada de resíduos, ou			
31. Tempo de decantação desde a última descarga.			
32. Data, hora e posição do navio no início da descarga.			
33. Sondagem do conteúdo total no início da descarga.			
34. Sondagem da superfície de separação hidrocarbonetos/água no início da descarga.			
35. Quantidade global descarregada e débito da descarga.			

36. Última quantidade descarregada e débito da descarga.			
37. Data, hora e posição do navio no termo da descarga.			
38. Velocidade(s) do navio durante a descarga.			
39. Sondagem da superfície de separação hidrocarbonetos/água no termo da descarga.			
40. Foi a descarga parcialmente efectuada durante um período de escuridão? No caso afirmativo, durante quanto tempo?			
41. Foi mantido um controle regular do efluente e da superfície da água na zona da descarga?			
42. Foi observada a existência de hidrocarbonetos na superfície da água na zona da descarga?			

Data do registo ...

O oficial encarregado ...

O capitão...

h) Eliminação de resíduos.

43. Identificação do(s) tanque(s).			
44. Quantidade eliminada de cada tanque.			
45. Método de eliminação dos resíduos: a) instalações de recepção; b) mistura com a carga; c) transfe para outro(s) tanque(s) (identificar o(s) tanque(s); d) outro método (especificar qual).			
46. Data e porto da eliminação dos resíduos.			

Data do registo ...

O oficial encarregado ...

O capitão...

i) Descarga de lastro limpo contido nos tanques de carga

47. Data e posição do navio no início da descarga de lastro limpo.			
48. Identificação do(s) tanque(s) descarregado(s).			
49. No termo da descarga, o(s) tanque(s) ficou (ficaram) vazio(s)?			

50. Posição do navio no termo da descarga se for diferente de 47.			
51. Foi a descarga parcialmente efectuada durante um período de escuridão? No caso afirmativo, durante quanto tempo?			
52. Foi mantido um controle regular do efluente e da superfície da água na zona da descarga?			
53. Foi observada a existência de hidrocarbonetos na superfície da água, na zona da descarga?			

Data do registo ...

O oficial encarregado ...

O capitão...

j) Descarga no costado das águas dos porões contendo hidrocarbonetos acumulados nas casas das máquinas durante a estadia no porto (*)

54. Porto.			
55. Duração da estadia.			
56. Quantidade eliminada.			
57. Data e local da eliminação.			
58. Método utilizado (especificar se foi utilizado um separador).			

Data do registo ...

O oficial encarregado ...

O capitão...

(*) Quando a bomba for de arranque automático e descarregar sempre através de um separador, será suficiente registar diariamente «descarga automática dos porões através de um separador».

k) Descargas acidentais ou outras descargas excepcionais de hidrocarbonetos

59. Data e hora da ocorrência.			
60. Local ou posição do navio no momento da ocorrência.			
61. Quantidade aproximada e tipo de hidrocarboneto.			
62. Circunstâncias da descarga ou derrame, seus motivos e comentários gerais.			

Data do registo ...

O oficial encarregado ...

O capitão...

l) durante a descarga no costado, o equipamento monitor da descarga de hidrocarbonetos esteve alguma vez inoperativo? Em caso afirmativo, registar a data e hora da avaria, a data e hora em que foi reposto em funcionamento, confirmar se o facto foi devido a falha do equipamento e especificar a causa, se conhecida.

Data do registo ...

O oficial encarregado ...

O capitão...

m) procedimentos operacionais adicionais e observações gerais.

Para os navios petroleiros de arqueação bruta inferior a 150t, operando de acordo com a regra 15, parágrafo 4, do anexo I à Convenção, a administração deve elaborar um Livro de Registo de Hidrocarbonetos apropriado.

Para os navios de transporte de asfalto, a administração pode elaborar um Livro de Registo de Hidrocarbonetos próprio, utilizando para tal as secções a), b), c), e), h), j), k) e m) deste modelo de Livro de Registo de Hidrocarbonetos.

II — Para navios que não sejam navios petroleiros

Nome do navio ...

Operações desde ... (data) até ... (data).

a) Lastragem ou limpeza dos tanques de combustível líquido

1. Identificação do(s) tanque(s) lastreado(s).			
2. Indicar se foram limpos desde a última vez que contiveram combustível e, em caso negativo, qual o tipo de combustível que transportaram.			
3. Data e posição do navio no início da limpeza.			
4. Data e posição do navio no início da lastragem.			

Data do registo ...

O oficial encarregado ...

O capitão...

b) Descarga de lastro sujo ou de água de limpeza dos tanques referidos na secção a)

5. Identificação do(s) tanque(s).			
6. Data e posição do navio no início da descarga.			
7. Data e posição do navio no termo da descarga.			
8. Velocidade(s) do navio durante a descarga.			
9. Método de descarga (especificar se a descarga foi feita para instalações de recepção ou através de equipamento instalado a bordo).			
10. Quantidade descarregada.			

Data do registo ...

O oficial encarregado ...

O capitão...

c) Eliminação de resíduos

11. Quantidade de resíduos retidos a bordo.			
12. Métodos de eliminação dos resíduos: a) instalações de recepção; b) mistura com o combustível(vel embarcado a seguir; c) trasfega para outro(s) tanque(s); d) outro método (especificar qual).			
13. Data e porto da eliminação de resíduos.			

Data do registo ...

O oficial encarregado ...

O capitão...

- d) Descarga no costado das águas dos porões contendo hidrocarbonetos acumulados nas casas das máquinas durante a estadia no ponto (*).

14. Porto.			
15. Duração da estadia.			
16. Quantidade descarregada.			
17. Data e local da descarga.			

(*) Quando a bomba fixa de arranque automático e descarregar sempre através de um separador será suficiente registar diariamente «descarga automática dos porões através de um separador».

18. Métodos de descarga.			
a) através de equipamento separador hidrocarbonetos/água;			
b) através de um equipamento de filtração de hidrocarbonetos;			
c) através de um equipamento separador de hidrocarbonetos/água e de um equipamento de filtração de hidrocarbonetos;			
d) para instalações de recepção.			

Data do registo ...

O oficial encarregado ...

O capitão...

- e) Descargas acidentais ou outras descargas excepcionais de hidrocarbonetos

19. Data e hora da ocorrência.			
20. Local ou posição do navio no momento da ocorrência.			
21. Quantidade aproximada e tipo de hidrocarboneto.			
22. Circunstâncias da descarga ou derrame, seus motivos e comentários gerais.			

Data do registo ...

O oficial encarregado ...

O capitão...

- f) Durante a descarga no costado, o equipamento monitor da descarga de hidrocarbonetos esteve alguma vez inoperativo? Em caso afirmativo, registar a data e hora da avaria, a data e hora em que foi reposto em funcionamento, confirmar se o facto foi devido a falha do equipamento e especificar a causa, se conhecida.

Data do registo ...

O oficial encarregado ...

O capitão...

- g) Navios novos de arqueação bruta igual ou superior a 4000t: foi transportado lastro sujo nos tanques de combustível líquido?

Sim/Não ...

Em caso afirmativo, especificar quais os tanques assim lastrados e o método utilizado na descarga do lastro sujo ...

Data do registo ...

O oficial encarregado ...

O capitão...

- h) Procedimentos operacionais adicionais e observações gerais ...

Data do registo ...

O oficial encarregado ...

O capitão...

ANEXO II

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

Regra 1

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 meticolosamente 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 2,8kg/cm² à temperatura de 37,8°C.

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

7 — «Área especial» significa uma área do mar em que, por razões técnicas reconhecidas relativamente às suas condições 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 substâncias líquidas nocivas.

São áreas especiais:

- a) a área do Mar Báltico; e
- b) a área do Mar Negro.

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

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

Regra 2 Âmbito de aplicação

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

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

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

Regra 3 Classificação em categorias e lista das substâncias líquidas nocivas

1 — Para os fins das regras do presente anexo, com excepção da regra 13, as substâncias líquidas nocivas dividem-se nas quatro 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 directrizes 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 à classificação da substância.

Regra 4 Outras substâncias líquidas

1 — As substâncias enumeradas no apêndice III ao presente anexo foram avaliadas, concluindo-se não serem de incluir nas categorias A, B, C e D, tal como definidas na regra 3, parágrafo 1, deste anexo, porque actualmente se considera que a sua descarga para o mar, proveniente de operações de limpeza ou 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.

Regra 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 da regra 6 do presente anexo.

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

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

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 encaamentos 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: 1m³ 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 25m.

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 encaamentos 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: 3m³ 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 25m.

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

- a) o navio segue a sua rota a uma velocidade de pelo menos 7 nós, no caso de navios com propulsão própria, ou de pelo menos 4 nós, no caso de navios sem propulsão própria;
- b) a concentração de tais misturas não ultrapassa uma parte da substância para 10 partes de água; e
- c) a descarga é feita a uma distância não inferior a 12 milhas marítimas da terra mais próxima.

5 — Podem ser utilizados processos de ventilação aprovados pela administração para remover resíduos de carga de um tanque. Estes processos basear-se-ão em normas elaboradas pela Organização. Se for necessário proceder posteriormente à lavagem do tanque, a descarga para o mar das águas de lavagem do tanque efectuar-se-á em conformidade com os parágrafos 1, 2, 3 ou 4 da presente regra, conforme aplicável.

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

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

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

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

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

- b) a descarga é feita abaixo da linha de água, tendo em consideração a localização das aspirações da água do mar; e
- c) a descarga é feita a uma distância não inferior a 12 milhas marítimas da terra mais próxima e em águas de profundidade não inferior a 25m.

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

- a) o tanque, após a operação de descarga, foi lavado com um volume de água não inferior a 0,5% do volume total do tanque e os resíduos resultantes descarregados para uma instalação de recepção até o tanque ficar vazio;
- b) o navio segue a sua rota a uma velocidade de pelo menos 7 nós, no caso de navios com propulsão própria ou de pelo menos 4 nós, no caso de navios sem propulsão própria;
- c) os métodos e disposições para descarga e lavagem são aprovados pela administração. Tais métodos e disposições basear-se-ão em normas elaboradas pela Organização e garantirão que a concentração e o débito de descarga do efluente sejam tais que a concentração da substância na esteira do navio não exceda uma parte por milhão;
- d) a descarga é feita abaixo da linha de água, tendo em consideração a localização das aspirações da água do mar; e
- e) a descarga é feita a uma distância não inferior a 12 milhas marítimas da terra mais próxima e em águas de profundidade não inferior a 25m.

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: 1m³ 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 25m.

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

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

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

- 13 — a) os Governos das Partes na Convenção cujas costas confinem com determinada área especial acordarão e fixarão, de comum acordo, uma data limite para dar cumprimento aos requisitos da regra 7, parágrafo 1, do presente anexo e a partir da qual serão tornados efectivos os requisitos dos parágrafos 7, 8, 9 e 10 desta regra, no que respeita à área em questão, e notificarão a Organização da data assim fixada, pelo menos com seis 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 à data fixada em conformidade com a alínea a) do presente parágrafo, durante o período transitório aplicar-se-ão os requisitos dos parágrafos 1, 2 e 3 desta regra.

Regra 6 Excepções

A regra 5 do presente anexo não se aplicará:

- a) à descarga para o mar de substâncias líquidas nocivas ou de misturas que contenham tais substâncias necessárias para garantir a segurança de um navio ou para a salvaguarda de vidas humanas no mar; ou
- b) à descarga para o mar de substâncias líquidas nocivas ou de misturas que contenham tais substâncias resultantes 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 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 à aprovação do Governo com jurisdição na área onde se tencione efectuar a descarga.

Regra 7 Instalações de recepção

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

- a) os portos e terminais de carga e descarga terão instalações adequadas para receber dos navios que transportem substâncias líquidas nocivas, sem atrasos indevidos, os resíduos e misturas contendo tais substâncias, que se encontrem ainda a bordo para eliminação, em consequência da aplicação do presente anexo; e
- b) os portos de reparação em que se reparem navios-tanques para transporte de produtos químicos terão instalações adequadas para receber resíduos e misturas que contenham substâncias líquidas nocivas.

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

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

Regra 8
Medidas de controle

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

Substâncias da categoria A em todas as áreas:

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

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

3 — Se o tanque for lavado:

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

b) depois de diluídos os resíduos que ficaram no tanque, num volume de água equivalente, pelo menos, a 5% da capacidade do tanque, a mistura resultante pode ser descarregada para o mar, em conformidade com as disposições do parágrafo 1, alíneas a), b) e c) ou 7, alíneas a), b) e c), da regra 5 do presente anexo, conforme aplicável. Os registos apropriados destas operações serão feitos no Livro de Registo de Carga.

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

a) a administração tenha aprovado um método de limpeza prévia para esse tanque e para essa

substância, baseado em normas elaboradas pela Organização e que essa Parte considere que tal método permite satisfazer os requisitos do parágrafo 1 ou 7 da regra 5 do presente anexo, conforme aplicável, no que respeita à obtenção das concentrações residuais requeridas;

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

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

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

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

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

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

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

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

b) se o tanque for limpo no mar:

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

ii) a quantidade de substância que fica no tanque não excederá a quantidade máxima dessa substância que pode ser descarregada para o mar, nos termos da regra 5, parágrafo 2, alínea c), do presente anexo, fora das áreas especiais no caso de substâncias da categoria B, ou, nos termos da regra 5, parágrafo 3,

alínea c) e parágrafo 9, alínea c), fora e dentro das áreas especiais, respectivamente, no caso de substâncias da categoria C. O registo apropriado será feito no Livro de Registo de Carga;

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

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

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

c) se o tanque for limpo no porto:

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

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

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

Substâncias da categoria B nas áreas especiais:

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

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

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

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

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

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

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

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

Substâncias da categoria D em todas as áreas:

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

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

b) se o tanque for limpo no mar:

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

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

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

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

c) se o tanque for limpo no porto:

- i) as águas de lavagem do tanque serão descarregadas para uma instalação de recepção e far-se-á o registo apropriado no Livro de Registo de Carga; ou
- ii) as águas de lavagem do tanque serão retidas a bordo e far-se-á o registo apropriado, indicando a sua localização e distribuição, no Livro de Registo de Carga.

Descargas provenientes de um tanque de resíduos:

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

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

Regra 9
Livro de Registo de Carga

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

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

- i) embarque de carga;
- ii) desembarque de carga;
- iii) trasfega de carga;
- iv) trasfega de carga, de resíduos de carga ou de misturas que contenham carga para um tanque de resíduos;
- v) limpeza de tanques de carga;
- vi) trasfega de tanques de resíduos;
- vii) lastragem de tanques de carga;
- viii) trasfega de água de lastro sujo;
- ix) descarga para o mar em conformidade com a regra 5 do presente anexo.

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

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

5 — Cada uma das operações mencionadas nos parágrafos 2 e 3 da presente regra será imediata e integralmente registada no Livro de Registo de Carga, de modo que fiquem preenchidos no livro todos os registos correspondentes à citada operação. Cada registo será assinado pelo oficial ou oficiais responsáveis pelas referidas operações e quando o navio tiver tripulação, o capitão assinará todas as páginas. Os registos no Livro de Registo de Carga serão feitos numa língua oficial do Estado de bandeira do navio e para os navios possuidores de um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição para o Transporte de Substâncias Líquidas Nocivas a Granel (1973), em francês ou inglês. No caso de conflito ou divergência, farão fé os registos redigidos numa língua oficial do Estado de bandeira do navio.

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

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

Regra 10
Vistorias

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

- a) uma vistoria inicial antes do navio entrar ao serviço ou antes da emissão pela primeira vez do certificado exigido pela regra 11 do presente anexo, que incluirá uma inspecção completa da sua estrutura, equipamento, instalações, disposições e materiais, na medida em que o navio esteja abrangido por este anexo. A vistoria será de modo a assegurar o cumprimento integral dos requisitos aplicáveis do presente anexo;
- b) vistorias periódicas, a intervalos determinados pela administração, mas não excedendo cinco anos,

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

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

2 — As vistorias a navios para verificação da aplicação das disposições do presente anexo serão efectuadas por funcionários da administração. A administração pode, contudo, delegar a execução das vistorias, quer em inspectores nomeados para esse fim, quer em organismos por ela reconhecidos. Em qualquer dos casos, a administração interessada garante em absoluto a integral execução e eficiência das vistorias.

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

Regra 11 Emissão de certificados

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

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

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

- b) uma cópia do certificado e uma cópia do relatório de vistoria serão enviadas, logo que possível 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 de acordo com o parágrafo 1 da presente regra;
- d) nenhum Certificado Internacional de Prevenção da Poluição para o Transporte de Substâncias Líquidas Nocivas a Granel (1973) será emitido para um navio que arvore a bandeira de um Estado que não seja Parte na Convenção.

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

Regra 12 Validade do certificado

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

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

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

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

5 — Um certificado deixará de ser válido se forem introduzidas modificações significativas na estrutura, equipamento, instalações, disposições ou materiais exigidos pelo presente anexo sem a aprovação da administração, à excepção da substituição directa de tal equipamento ou instalações para fins de reparação ou manutenção ou se não

tiverem sido efectuadas as vistorias intermédias especificadas pela administração nos termos da regra 10, parágrafo 1, alínea c), deste anexo.

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

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

Regra 13

Requisitos para minimizar a poluição accidental

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

2 — Em conformidade com as disposições do parágrafo 1 da presente regra, os governos das Partes emitirão ou mandarão emitir requisitos detalhados relativos ao projecto, construção, equipamento e operação de tais navios.

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

APÊNDICE I

Directivas para classificação em categorias das substâncias líquidas nocivas

Categoria A — Substâncias bioacumuláveis e susceptíveis de causar prejuízos para a vida aquática ou para a saúde humana ou altamente tóxicas para a vida aquática (com grau de risco 4, definido por um TLM inferior a 1ppm); e ainda, outras substâncias moderadamente tóxicas para a vida aquática (com um grau de risco 3, definido por um TLM igual ou superior a 1ppm mas inferior a 10ppm), quando se dá particular importância a outros factores de risco que elas apresentam ou às 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 1ppm mas inferior a 10ppm) e ainda outras substâncias ligeiramente tóxicas para a vida aquática (com um grau de risco 2, definido por um TLM igual ou superior a 10ppm mas inferior a 100ppm), quando se dá particular impor-

tância a outros factores de risco que elas apresentam ou às 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 10ppm mas inferior a 100ppm) 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 100ppm mas inferior a 1000ppm), quando se dá particular importância a outros factores de risco que elas apresentam ou às 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 100ppm mas inferior a 1000ppm) ou que formam 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 5mg/kg ou que causam uma redução moderada da utilização dos locais de recreio devido à 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 5mg/kg mas inferior a 50mg/kg e que causam uma ligeira redução da utilização dos locais de recreio.

Outras substâncias líquidas (para os fins da regra 4 do presente anexo)

— Substâncias que não sejam classificadas nas anteriores categorias A, B, C e D acima referidas.

APÊNDICE II

Lista de substâncias líquidas nocivas transportadas a granel

Substância	Número ONU	Categoria de poluição para descarga operacional			Concentração residual (percentagem em peso)	
		Regra 3 do Anexo II	Regra 4 parágrafo 1 do Anexo II		Regra 5 parágrafo 7 do Anexo II	
			III	IV	dentro de áreas especiais	
	I	II	III	IV		
Acetato de amilo normal	1104	C				
Acetato de butilo normal	1123	D				
Acetato de butilo secundário	1124	D				
Acetato de etilo	1172	D				
Acetato de etoxi-2-etilo	1173	D				
Acetato de iso-amilo	1104	C				
Acetato de metilo	1231	D				
Acetato de propilo normal (*)	1276	C				
Acetato de vinilo	1301	C				
Acetona	1090	D				
Ácido acético	1842	C				
Ácido acrílico	—	C				
Ácido butírico	—	B				
Ácido clorídrico (10%-25%)	—	D				
Ácido clorídrico	1789	D				
Ácido cloroacético	1750	C				
Ácido clorossulfónico	1754	C				
Ácido cresílico	2022	A	0,1	0,05		
Ácido fluorídrico (solução aquosa a 40%)	1790	B				
Ácido fórmico	1779	D				
Ácido fosfórico	1805	D				
Ácido heptanóico (*)	—	D				
Ácido láctico	—	D				
Ácido nítrico (90%)	2031	C				
	2032					
Ácido oxálico (10%-25%)	—	D				
Ácido propiónico	1848	D				
Ácidos nafténicos (*)	—	A	0,1	0,05		
Ácido sulfúrico	1830	C				
	1831					
Ácido sulfúrico fumante	1832	C				
Acrilato de butilo normal	1831	D				

Substância	Número ONU	Categoria de poluição para descarga operacional		Concentração residual (percentagem em peso)	
		Regra 3 do Anexo II	Regra 5 parágrafo 1 do Anexo II	Regra 5 parágrafo 7 do Anexo II	
I	II	III	IV		
Fura de áreas especiais			Dentro de áreas especiais		
Acrilato de etil-2 hexanol	1917	D			
Acrilato de etilo	—	D			
Acrilato de isobutilo	—	D			
Acrilato de metilo	1919	C			
Acrlonitrilo	1093	B			
Acroleína	1092	A	0,1	0,05	
Adiponitrilo	—	D			
Aguarrás	1299	B			
Álcool alílico	1098	B			
Álcool amílico normal	—	D			
Álcool benzílico	—	D			
Álcool diacetónico (*)	1148	D			
Álcool furfúrico	—	C			
Álcool metil-amílico	—	D			
Álcool nonílico (*)	—	C			
Álcool propílico normal	1274	D			
Aldeído acético	1098	C			
Aldeído crotonico	1143	B			
Aldeído isobutílico	—	D			
Aldeído propiónico	1275	D			
Alfa-metil-estireno (*)	—	D			
Alquil-benzeno-sulfonatos:					
de cadeia linear	—	C			
de cadeia ramificada	—	B			
Alúmen (solução a 15%)	—	D			
Amino-etil-etanolamina (hidrox-etil-etilenodiamina) (*)	—	D			
Amónia (soluto aquoso a 28%)	1005	B			
Anidrido acético	1715	C			
Anidrido ftálico (fundido)	—	C			
Anidrido propiónico	—	D			
Anilina	1547	C			
Benzeno	1114	C			
-propiolactona (*)	—	B			
Butiraldeído normal	1129	B	0,1	0,05	
Butirato de butilo	—	B			
Cianidrina acetónica	1541	A			
Cianidrina etilénica (*)	—	D			
Ciclo-hexano	1145	C			
Ciclo-hexanol	—	D			
Ciclo-hexanona	1915	D	0,1	0,05	
Ciclo-hexilamina (*)	—	D	0,1	0,05	
Cresotol	1334	A			
Cresóis	2076	A			
Clorato de acetilo	1717	C			
Clorato de alilo	1100	C			
Clorato de benzilo	1738	B			
Clorato de metileno	1593	B			
Clorato de vinilideno (*)	1303	B			
Cloridrina etilénica (cloro-2-etanol)	1135	D			
Cloridrinás (brutas) (*)	—	D			
Clorofórmio	1888	B			
Cloropreno	1991	C			
Cumeno	1918	C			
Deca-hidronaftaleno	1147	D			
Decano (*)	—	D			
Dibromo-etileno	1605	B	0,1	0,05	
Diclorobenzenos	1591	A			
Dicloro-etileno	1184	B			
Dicloropropeno/dicloropropeno (mistura) (fumigante D. D. para solos)	2047	B			
Dicromato de sódio (solução)	—	—			
Dieta-benzeno (mistura de isómeros)	2049	C			
Diethylamina	1154	C			
Diétileno-triamina (*)	2079	C			
Di-etil-cetona (pentanona-3)	1156	D			
Di-isobutil-cetona	1157	D			
Di-isobutileno	2050	D			
Di-isocianato de tolueno (*)	2078	B			
Di-isopropanolamina	—	C			
Di-isopropilamina	1158	C			
Dimetilamina (solução aquosa a 40%)	1160	C			
Dimetil-etanolamina (dimetil 2, amino-etanol) (*)	2051	C			
Dimetilformamida	—	D			
Dioxano 1,4	1165	C			
Dissulfureto de carbono	1131	A	0,01	0,005	
Dodecibenzeno	—	C			
Epicloridrina	2023	B			
Estireno (monómero)	2055	C			
Éter di-benzílico (*)	—	C			
Éter dicloroetilico	1916	B			
Éter dietílico	1155	D			
Éter di-isopropílico (*)	1159	D			
Éter monoetilico do etileno-glicol	1171	D			
Éter mono-etílico do dietileno-glicol	—	C			
Etil-amil-cetona (*)	—	C			
Etilbenzeno	1175	C			
Etil ciclo hexano	—	D			
Etilenodiamina	1604	C			
Etil-2 hexanol (álcool etil-2 hexílico)	—	C			
Etil-2 propil-3 acroleína	—	B			
Fenol	1671	B			
Formaldeído (solução a 37%-50%)	1198	C			
Fosfato de tritolilo (fosfato tricresílico) (*)	—	B			
Fósforo (elemento)	1338	A	0,01	0,05	
Glicóis butilénicos	—	D			
Hexametileno-diamina (*)	1783	C			
Hidróxido de cálcio (em solução)	—	D			
Hidróxido de sódio	1824	C			
Isobutanol	1212	D			
Isoforona	—	D			
Iso-octano (*)	—	D			
Isopentano	—	D			
Isopreno	1218	D			
Isopropilamina	1221	C			
Isopropil ciclo hexano	—	D			
Lactado de etilo (*)	1192	D			
Metacrilato de butilo	—	D			
Metacrilato de isobutilo	—	D			
Metacrilato de metilo	1247	D			
Metil-2, etilo, piridina (*)	—	B			
Metil-2 penteno (*)	—	D			
Misturas de difenilo com éter difenílico (*)	—	D			
Monoclorobenzeno	1134	B			
Monoetanolamina	—	D			
Mono-isopropanolamina	—	C			
Mono-isopropilamina	—	C			
Monometil-etanolamina	—	C			
Mono-nitrobenzeno	—	C			

Substância	Número ONU	Categoria de poluição para descarga operacional	Concentração residual (percentagem em peso)	
			Regra 3 do Anexo II	Regra 5 parágrafo 1 do Anexo II
	I	II	III Fora de áreas especiais	IV Dentro de áreas especiais
Morfina (*)	2054	C		
Naftaleno (fundido)	1334	A	0,1	0,05
Nitro-2 propano	-	D		
Nnol-fenol	-	C		
Octanol normal	-	C		
Óleo de cânfora	1130	B		
Orto-nitrotolueno	1664	C		
Óxido de mesitilo (*)	1229	C		
Para-simeno (isopropilto-lueno) (*)	2046	D		
Para-clorotolueno	-	B		
Pentaclore-etano	1669	B		
Pentaclorofenato de sódio (solução)	-	A	0,1	0,05
pentano normal	1265	C		
percloroetileno (tetracloretileno)	1897	B		
Peróxido de hidrogénio (maior do que 60%)	2015	C		
Piridina	1282	B		
Potassa cáustica (hidróxido de potássio)	1814	C		
Propilamina (normal)	1277	C		
Sebo	-	D		
Tetracloreto de carbono	1846	B		
Tetracloreto de silício	1818	D		
Tetracloreto de titânio	1838	D		
Tetractilo de chumbo	1649	A	0,1	0,05
Tetra hidrofurano	2056	D		
Tetra hidronaftaleno	1540	C		
Tetrametil-benzeno	-	D		
Tetrametilo de chumbo	1649	A	0,1	0,05
Tolueno	1294	C		
Tricloreto	-	C		
Tricloreto	1710	B		
Trietanolamina	-	D		
Trietilamina	1296	C		
Trimetilbenzeno (*)	-	C		
Xilenos mistos (xilol)	1307	C		

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

APÊNDICE III

Lista de outras substâncias líquidas transportadas a granel

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

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

APÊNDICE IV

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

- Nome do navio.....
- Capacidade de carga de cada tanque, em metros cúbicos
- Viagem de para
- a) Embarque de carga:
- 1) Data e local do embarque.
 - 2) Número e categoria da(s) carga(s) embarcada(s).
 - 3) Identificação do(s) tanque(s) carregado(s).
- b) Trasfega de carga:
- 4) Data da trasfega.
 - 5) Identificação do(s) tanque(s):
 - i) De;
 - ii) Para.
 - 6) O(s) tanque(s) mencionado(s) em 5, i), ficou(ficaram) vazio(s)?
 - 7) Em caso negativo, indicar a quantidade restante.
- c) Desembarque da carga:
- 8) Data e local do desembarque.
 - 9) Identificação do(s) tanque(s) descarregado(s).
 - 10) O(s) tanque(s) ficou(ficaram) vazio(s)?
 - 11) Em caso negativo indicar a quantidade restante no(s) tanque(s).
 - 12) O(s) tanque(s) foi(foram) limpo(s)?
 - 13) Quantidade trasfegada para o tanque de resíduos.
 - 14) Identificação do tanque de resíduos.
- d) Lastragem dos tanques de carga:
- 15) Identificação do(s) tanque(s) lastrado(s).
 - 16) Data e posição do navio no início da lastragem.

e) Limpeza dos tanques de carga:

Substâncias da categoria A:

- 17) Identificação do(s) tanque(s) limpo(s).
- 18) Data e local da limpeza.
- 19) Método(s) de limpeza.
- 20) Localização da instalação de recepção utilizada.
- 21) Concentração do efluente no termo da descarga para a instalação de recepção.
- 22) Quantidade restante no tanque.
- 23) Método utilizado e quantidade de água introduzida no tanque na limpeza final.
- 24) Data e local da descarga para o mar.
- 25) Método e equipamento utilizados na descarga para o mar.

Substâncias das categorias B, C e D:

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

f) Transferência de água de lastro sujo:

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

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

- 37) Identificação do(s) tanque(s) de resíduos.
- 38) Quantidade eliminada de cada tanque.
- 39) Método de eliminação de resíduos:
 - i) Instalação de recepção.
 - ii) Mistura com a carga.
 - iii) Transferência para outro(s) tanque(s) identificação do(s) tanque(s).
 - iv) Outros métodos.

- 40) Data e porto da eliminação de resíduos.

h) Descargas acidentais ou excepcionais:

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

44) Circunstâncias da descarga ou derrame e observações gerais.

(*) Assinatura do capitão:

APÊNDICE V
Modelo de certificadoCertificado Internacional de Prevenção da Poluição
para o Transporte de Substâncias Líquidas Nocivas a Granel (1973)

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

(Selo oficial)

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

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

(*) Deve ser aposta em todas as folhas do certificado.

Certifica-se:

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

(Segue(m) a(s) folha(s) assinada(s) e datada(s) junta(s))

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

Emitido em (local da emissão do certificado).

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

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado que emite o certificado)

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

Vistorias intermédias

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

Assinados

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local ...

Data ...

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

Assinado

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local ...

Data ...

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

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

Assinado

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local ...

Data ...

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

ANEXO III

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

Regra 1

Âmbito de aplicação

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

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

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

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

Regra 2

Embalagem

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

Regra 3

Marcação e etiquetagem

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

Regra 4

Documentação

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

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

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

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

Regra 5

Estiva

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

Regra 6

Limitações de quantidade

O transporte de certas substâncias prejudiciais, particularmente perigosas para o meio marinho, devido a sólidas

razões científicas e técnicas, necessita ser proibido ou limitada a quantidade máxima a transportar num único navio. Ao definir essa quantidade máxima serão tomadas em devida consideração as dimensões, a construção e o equipamento do navio, bem como a natureza específica dessa substância e o modo como está embalada.

Regra 7
Excepções

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

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

Regra 8
Notificação

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

ANEXO IV
Regras para a prevenção da poluição
por esgotos sanitários dos navios

Regra 1
Definições

Para os fins do presente anexo.

1 — «Navio novo» significa um navio:

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

2 — «Navio existente» significa um navio que não é um navio novo.

3 — «Esgotos sanitários» significa:

- a) águas de drenagem e outros resíduos provenientes de qualquer tipo de casas de banho, urinóis e embornais de retretes;

- b) águas de drenagem provenientes de instalações médicas (dispensários, enfermarias, etc.) através de lavatórios, banheiras e embornais localizados nessas instalações;
- c) águas de drenagem provenientes de compartimentos contendo animais vivos; ou
- d) outras águas residuais, quando misturadas com as águas de drenagem acima referidas.

4 — «Tanque de retenção» significa um tanque utilizado para recolher e armazenar esgotos sanitários.

5 — «Terra mais próxima». — A expressão «da terra mais próxima» significa desde a linha de base a partir da qual é delimitado o mar territorial do território em questão, de acordo com o direito internacional, excepto no que se refere à costa nordeste da Austrália, em que para os fins da presente Convenção, a expressão «da terra mais próxima» significa desde uma linha traçada a partir de um ponto da costa da Austrália situado na latitude 11° 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 144° 30' E;
Latitude 13° 00' S, longitude 144° 00' E;
Latitude 15° 00' S, longitude 146° 00' E;
Latitude 18° 00' S, longitude 147° 00' E;
Latitude 21° 00' S, longitude 153° 00' E;

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

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 do navio entrar ao serviço ou antes de ser emitido pela primeira vez o certificado exigido nos termos da regra 4 do presente anexo, que incluirá uma vistoria do navio de modo a assegurar que:
 - i) quando o navio estiver equipado com uma instalação de tratamento de esgotos sanitários, essa instalação satisfará os requisitos operacionais baseados em normas e métodos de teste elaborados pela Organização;
 - ii) quando o navio possuir um sistema de desintegração e desinfecção de esgotos sanitários, esse sistema será de um tipo aprovado pela administração;
 - iii) quando o navio possuir um tanque de retenção, a capacidade desse tanque será considerada satisfatória pela administração para retenção de todos os esgotos sanitários, tendo em consideração a actividade do navio, o número de pessoas a bordo e outros factores pertinentes. O tanque de retenção possuirá um dispositivo que indique visualmente o nível do seu conteúdo; e
 - iv) o navio está equipado com um encanamento de descarga para o exterior, adequado à descarga dos esgotos sanitários para uma instalação de recepção e que esse encanamento possui uma flange universal para ligação à terra, em cumprimento da regra 11 do presente anexo. Esta vistoria será de modo a assegurar que o equipamento, instalações, dispositivos e materiais cumprem integralmente os requisitos aplicáveis do presente anexo;
- b) vistorias periódicas a intervalos determinados pela administração, que não excedam cinco anos, de modo a assegurar que o equipamento, instalações, disposições e materiais cumprem integralmente os requisitos aplicáveis do presente anexo. Contudo, quando a validade do Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Esgotos Sanitários (1973) for prorrogada de acordo com o especificado na regra 7, parágrafo 2 ou 4, do presente anexo, o intervalo da vistoria periódica pode ser correspondentemente alargado.

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

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

4 — Após a execução de qualquer das vistorias previstas na presente regra, não serão efectuadas quaisquer modificações significativas no equipamento, instalações, disposições ou materiais 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 da Convenção.

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

Regra 5
Emissão de um certificado por outro governo

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

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

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

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

Regra 6
Modelo de certificado

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

Regra 7
Validade do certificado

1 — Um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Esgotos Sanitários (1973) será emitido por um período de validade determinado pela administração, que não excederá cinco anos a contar da data da 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 cinco meses e um navio a que tenha sido concedida tal prorrogação, uma vez chegado ao Estado cuja bandeira arvora ou ao porto em que vai ser vistoriado, não será autorizado a largar deste porto ou a deixar aquele Estado com base em tal prorrogação, sem ter obtido um novo certificado.

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

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

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

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

Regra 8
Descarga dos esgotos sanitários

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

- a) o navio descarregar esgotos sanitários desintegrados e desinfectados, utilizando um sistema apro-

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

- b) o navio tenha em funcionamento uma instalação de tratamento de esgotos sanitários certificada pela administração, satisfazendo os requisitos operacionais referidos na regra 3, parágrafo 1, alíneas a) e i), do presente anexo; e
- i) sejam registados no Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Esgotos Sanitários (1973) os resultados dos testes da instalação;
- ii) adicionalmente, o efluente não produzirá sólidos flutuantes visíveis, nem a descoloração da água circundante; ou
- c) o navio esteja em águas sob jurisdição de um Estado e descarregue os esgotos sanitários em conformidade com os requisitos menos severos eventualmente impostos por esse Estado.

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

Regra 9
Excepções

A regra 8 do presente anexo não se aplicará:

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

Regra 10
Instalações de recepção

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

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

Regra 11

Unões universais de descarga

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

Dimensões-padrão das flanges das uniões de descarga

Descrição	Dimensões
Diâmetro exterior	210mm
Diâmetro interior	De acordo com o diâmetro exterior do encanamento
Diâmetro do círculo dos pernos	170mm
Rasgos na flange	4 furos de 18mm de diâmetro feitos a distâncias iguais, no círculo dos pernos com o diâmetro acima, rasgados até à periferia da flange. Os rasgos terão a largura de 18mm
Espessura da flange	16mm
Pernos e porcas: quantidade e diâmetro	4 de 16 mm de diâmetro cada um e de comprimento apropriado
A flange é desenhada para ligar encanamentos com diâmetro interior máximo de 100mm, 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 6kg/cm ²	

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

APÊNDICE

Modelo do certificado

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

Emitido de acordo com as disposições da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, sob a autoridade do Governo de
(designação oficial completa do país)

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

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

Navio novo/navio existente (*)

Data do contrato de construção ...

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

Data de entrega ...

Certifica-se:

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

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

Tipo da instalação de tratamento de esgotos sanitários ...

Nome do fabricante ...

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

(*) b) Descrição do desintegrador:

Tipo de desintegrador ...

Nome do fabricante ...

Características do esgoto sanitário depois da desinfecção ...

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

Capacidade total do tanque de retenção ... m³

Localização ...

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

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

Este certificado é válido até ...

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

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

(Assinatura do funcionário que emite o certificado)

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

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

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local ...

Data ...

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

(*) Riscar como apropriado.

(**) Deverá ser incluídos os parâmetros.

ANEXO V
Regras para a prevenção da poluição
por lixo dos navios

Regra 1
Definições

Para os fins do presente anexo:

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

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

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

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

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

Regra 2
Âmbito de aplicação

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

Regra 3
Eliminação do lixo fora das áreas especiais

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

a) é proibido lançar ao mar todo o tipo de plásticos, incluindo, entre outros, cabos e redes de pesca

de material sintético e sacos de plástico para lixo;

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

- i) 25 milhas marítimas, para almofadas de estiva, forros e materiais de embalagem que flutuem;
- ii) 12 milhas marítimas, para restos de alimentos e todo o outro lixo, incluindo papel, trapos, vidro, metais, garrafas, louças e outros refugos semelhantes;

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

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

Regra 4
Requisitos especiais para a eliminação do lixo

1 — Tendo em consideração as disposições do parágrafo 2 da presente regra, é proibida a eliminação de quaisquer materiais regulados por este anexo quando feita a partir de plataformas fixas ou flutuantes utilizadas na prospecção, exploração e consequente processamento dos recursos minerais do leito do mar e a partir de todos os outros navios quando atracados a ou a menos de 500m 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 500m das mesmas. Esses restos de comida desintegrados ou triturados deverão poder passar através de uma grelha com orifícios não superiores a 25mm.

Regra 5
Eliminação do lixo nas áreas especiais

1 — Para os fins do presente anexo, as áreas especiais são a área do mar Mediterrâneo, a área do Mar Báltico, a área do Mar Negro, a área do Mar Vermelho e a «área dos golfos», definidas da seguinte forma:

a) a área do Mar Mediterrâneo significa o Mar Mediterrâneo propriamente dito, incluindo os seus

golfos e mares, e é limitada do lado do Mar Negro pelo paralelo 41° N, e a Oeste, no estreito de Gibraltar, pelo meridiano 5° 36' W;

- b) a área do Mar Báltico significa o Mar Báltico propriamente dito, assim como o Golfo de Bótnia, o Golfo da Finlândia e a entrada do Mar Báltico limitada pelo paralelo de Skaw no Skagerrak 57° 44,8' N;
- c) a área do Mar Negro significa o Mar Negro propriamente dito, limitada do lado do Mediterrâneo pelo paralelo 41° N;
- d) a área do Mar Vermelho significa o Mar Vermelho propriamente dito, incluindo os Golfos de Suez e de Aqaba, limitada a sul pela loxodromia que liga Rasn 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 ligando Ras al Hadd (22° 30' N, 59° 48' E) e Ras al Fasteh (25° 04' N, 61° 25' E).

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

- a) é proibido o lançamento ao mar de:
 - i) todos os objectos plásticos, incluindo, entre outros, cabos e redes de pesca de material sintético e sacos de plástico para lixo; e
 - ii) todo o outro lixo, incluindo papel, trapos, vidro, metais, garrafas, louças, almofadas de estiva, forros e materiais de embalagem;
- b) os restos de comida serão lançados ao mar tão longe quanto possível da terra, mas em qualquer caso a não menos de 12 milhas marítimas da terra mais próxima.

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

4 — Instalações de recepção nas áreas especiais:

- a) os governos das Partes na Convenção cujas costas confinam com qualquer área especial comprometem-se a garantir, tão cedo quanto possível, a montagem em todos os portos da área especial de instalações de recepção adequadas, em conformidade com a regra 7 do presente anexo, tendo em consideração as necessidades especiais dos navios que operam nessas áreas;
- b) os governos das Partes interessadas notificarão a Organização das medidas tomadas em conformidade com a alínea a) da presente regra. Depois de ter recebido um número suficiente de notifi-

cações, a Organização fixará a data a partir da qual os requisitos da presente regra relativos à área em questão serão aplicados. A Organização notificará todas as Partes da data assim fixada, com uma antecedência de, pelo menos, 12 meses;

- c) a partir desta data todos os navios que escalem portos dessas áreas especiais onde não existam ainda tais instalações cumprirão integralmente os requisitos da presente regra.

Regra 6 Excepções

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 indesejados.

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.

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 dos Navios, 1973, pode contribuir significativamente para a protecção do meio marinho contra a poluição por navios;
- Reconhecendo igualmente a necessidade de melhorar ainda mais a prevenção e controle da poluição marinha causada por navios, especialmente navios petroleiros;
- Reconhecendo além disso a necessidade de pôr em execução, tão cedo e tão amplamente quanto

possível, as regras para a prevenção da poluição por hidrocarbonetos, contidas no anexo I a essa Convenção;

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

Considerando que estes objectivos podem ser alcançados mais eficazmente pela conclusão de um protocolo relativo 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 um único instrumento.

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

ARTIGO II Aplicação do anexo II à Convenção

1 — Não obstante o disposto no artigo 14, parágrafo 1, da Convenção, as Partes no presente Protocolo acordam que não ficarão vinculadas pelas disposições do anexo II à Convenção durante um período de três anos a partir da data da entrada em vigor do presente Protocolo, ou durante um período mais longo que possa ser acordado por maioria de 2/3 das Partes no presente Protocolo no Comité de Protecção do Meio Marinho (daqui em diante referido como «o Comité») da Organização Marítima Internacional (daqui em diante referida como «a Organização»).

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

ARTIGO III Comunicação de informações

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

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

ARTIGO IV Assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e adesão

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

- a) assinatura sem reserva para ratificação, aceitação ou aprovação; ou
- b) assinatura, sujeita à ratificação, aceitação ou aprovação, seguida de ratificação, aceitação ou aprovação; ou
- c) adesão.

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

ARTIGO V Entrada em vigor

1 — O presente Protocolo entra em vigor 12 meses após a data em que pelo menos 15 Estados, cujas frotas mercantes combinadas constituam não menos de 50% da tonelagem de arqueação bruta da marinha mercante mundial, se tenham 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 três 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.º da Convenção, qualquer instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão depositado aplicar-se-á ao presente Protocolo como emendado.

ARTIGO VI Emendas

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

ARTIGO VII Denúncia

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

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

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

ARTIGO VIII Depositário

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

2 — O depositário:

- a) informará todos os Estados que tenham assinado o presente Protocolo ou a ele aderido:
 - i) de cada nova assinatura ou depósito de um instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão e respectiva data;
 - ii) da data de entrada em vigor do presente Protocolo;
 - iii) do depósito de qualquer instrumento de denúncia do presente Protocolo, bem como da data em que foi recebido e da data em que a denúncia produz efeitos;
 - iv) de qualquer decisão tomada de acordo com o artigo II, parágrafo 1, do presente Protocolo;
- b) enviará cópias autenticadas do presente Protocolo a todos os Estados que o tenham assinado ou a ele aderido.

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

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

ANEXO I Regras para a prevenção da poluição por hidrocarbonetos

Regra 1 Definições

Parágrafos 1 a 7 — *Sem alteração.*

Substituir o texto do parágrafo 8 pelo seguinte:

- 8 — a) «grande modificação» significa a modificação de um navio existente:
 - i) que altera substancialmente as suas dimensões ou capacidade de carga; ou
 - ii) que modifica o tipo do navio; ou
 - iii) cuja 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 20 000t, para satisfazer os requisitos da regra 13 deste anexo não será considerada como uma grande modificação para os efeitos do presente anexo.

Parágrafos 9 a 22 — *Sem alteração.*

Substituir o texto do parágrafo 23 pelo seguinte:

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

Parágrafos 24 e 25 — *Sem alteração.*

Os seguintes parágrafos são incluídos no texto:

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

- a) cujo contrato de construção foi celebrado depois de 1 de Junho de 1979; ou
- b) na ausência de um contrato de construção, cuja quilha foi assente, ou se encontrava numa fase equivalente de construção, depois de 1 de Janeiro de 1980; ou
- c) 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 000t, aplicar-se-á a definição contida no parágrafo 6 desta regra para os efeitos da regra 13, parágrafo 1, do presente anexo.

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

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

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

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

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

Regras 2 e 3

Sem alteração.

Regra 4

Substituir o texto da regra 4 pelo seguinte:

Vistorias e inspecções

1 — Os navios petroleiros de arqueação bruta igual ou superior a 150t e todos os outros navios.

O Presidente da Assembleia Nacional, *Roberto António Víctor Francisco de Almeida*.

MINISTÉRIOS DA JUSTIÇA E DAS OBRAS PÚBLICAS E URBANISMO

Despacho conjunto n.º 399/01
de 21 de Dezembro

Tendo-se verificado a ausência injustificada dos membros da direcção da sociedade proprietária por período superior a 45 dias durante a vigência da Lei n.º 43/76, de 19 de Junho;

Atendendo a que, com a subsunção do referido facto na previsão da aludida lei, foram automaticamente desencadeadas as consequências jurídicas pertinentes;

Nestes termos, os Ministros da Justiça e das Obras Públicas e Urbanismo, ao abrigo do n.º 3, do artigo 114.º da Lei Constitucional e do Despacho n.º 2/98, de 27 de Fevereiro, do então Primeiro Ministro, determinam:

1.º — É confiscado, nos termos do n.º 1 do artigo 1.º da Lei n.º 43/76, de 19 de Junho, o prédio urbano de nove pisos, situado em Luanda, na Rua Amílcar Cabral, n.º 51, inscrito na Matriz Predial da área fiscal do 1.º Bairro sob o n.º 4079, descrito e inscrito na Conservatória do Registo Predial sob os n.ºs 39 435, a folhas 147 do livro B-106 e 23 605, a folhas 166, do livro G-23, a favor de Álvaro João e Filhos, Limitada.

2.º — Proceda a Conservatória competente à inscrição a favor do Estado do prédio urbano ora confiscado, livre de quaisquer ónus ou encargos.

3.º — Os utentes do referido prédio deverão comparecer no órgão de representação local da ex-Secretaria de Estado da Habitação no prazo de 30 dias a contar da data da publicação do presente despacho conjunto, a fim de regularizarem a sua situação de arrendatários, caso ainda o não tenham feito.

Publique-se.

Luanda, aos 21 de Dezembro de 2001.

O Ministro da Justiça, *Paulo Tchipilica*.

O Ministro das Obras Públicas e Urbanismo, *António Henriques da Silva*.

Despacho conjunto n.º 400/01
de 21 de Dezembro

Tendo-se verificado a ausência injustificada dos membros da direcção da sociedade proprietária por período superior a 45 dias durante a vigência da Lei n.º 43/76, de 19 de Junho;

Atendendo a que, com a subsunção do referido facto na previsão da aludida lei, foram automaticamente desencadeadas as consequências jurídicas pertinentes;

Nestes termos, os Ministros da Justiça e das Obras Públicas e Urbanismo, ao abrigo do n.º 3, do artigo 114.º da Lei Constitucional e do Despacho n.º 2/98, de 27 de Fevereiro, do então Primeiro Ministro, determinam:

1.º — É confiscada, nos termos do n.º 1 do artigo 1.º da Lei n.º 43/76, de 19 de Junho, a fracção autónoma designada pela letra B do 8.º andar do prédio sito em Luanda, no