Substância	Número ONU
2-metil-2-hidroxi-3-butino	
3-metil-3-metoxibutanol	
3-metoxi-1-butanol	
Nitrato de cálcio/nitrato de magnésio/cloreto de potássio em solução	
alfa-olefinas (C_{13}-C_{18})	
Olefinas (C_{13} e superiores, todos os isómeros)	
Parafinas, normais (C_{10}-C_{20})	
Parafinas cloradas (C_{14}-C_{17}) (com 52 % de cloro)	
Polialcoxilato de glicerol	
Polibuteno	
Polietilenoglicol	
Polisiloxano	
Propilenoglicol	
Proteína vegetal, em solução (hidrolisada)	
Resina ureia-formaldeído, em solução	
Salmouras de perfuração:	
brometo de cálcio, em solução	
cloreto de cálcio, em solução	
cloreto de sódio, em solução	
Sorbitol, em solução	
Tetraetilenoglicol	
Triacetato de glicerilo	
Tridecano	
Trietilenoglicol	
Triisopropanolamina	
Tripropilenoglicol	
Ureia, em solução	

Decreto n.º 23/98

de 10 de Julho

Nos termos da alínea *c*) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo único

São aprovadas, para adesão, as emendas de 1991 ao anexo I do Protocolo de 1978, relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, adoptadas em 4 de Julho de 1991 no âmbito da Organização Marítima Internacional, cujo texto original em inglês e a respectiva tradução para português seguem em anexo ao presente diploma.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 26 de Fevereiro de 1998. — *António Manuel de Oliveira Guterres — Jaime José Matos da Gama — João Cardona Gomes Cravinho.*

Assinado em 22 de Maio de 1998.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 5 de Junho de 1998.

O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres.*

AMENDMENTS TO ANNEX I OF MARPOL 73/78

1 — The seventh sentence of regulation 15(3)(*a*) is replaced with the following two sentences:

«A manually operated alternative method shall be provided and may be used in the event of such failure, but the defective unit shall be made operable as soon as possible. The port State authority may allow the tanker with a defective unit to undertake one ballast voyage before proceeding to a repair port.»

2 — New paragraph (3) is added to regulation 17 as follows:

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

3 — The following new chapter IV is added to the existing text:

«CHAPTER IV

Prevention of pollution arising from an oil pollution incident

Regulation 26

Shipboard oil pollution emergency plan

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

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

a) The procedure to be followed by the master or other persons having charge of the ship to report an oil pollution incident, as required in article 8 and Protocol I of the present Convention, based on the guidelines developed by the Organization**;

b) The list of authorities or persons to be contacted in the event of an oil pollution incident;

c) A detailed description of the action to be taken immediately by persons on board to reduce or control the discharge of oil following the incident; and

d) The procedures and point of contact on the ship for co-ordinating shipboard action with national and local authorities in combating the pollution.

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

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

Revised forms of supplements to the IOPP Certificate

Forms A and B of supplements to the IOPP Certificate are replaced by those reproduced in the following pages.

«Form A

(Revised 1991)

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

Record of constrution and equipment for ships other than oil tankers

In respect of the provisions of annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified

by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as 'the Convention').

Notes

1 — This form is to be used for the third type of ships as categorized in the IOPP Certificate, i. e. 'ships other than any of the above'. For oil tankers and ships other than oil tankers with cargo tanks coming under regulation 2(2) of annex I of the Convention, form B shall be used.

2 — This Record shall be permanently attached to the IOPP Certificate. The IOPP Certificate shall be available on board the ship at all times.

3 — If the language of the original Record is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.

4 — Entries in boxes shall be made by inserting either a cross (x) for the answers 'yes' and 'applicable' or a dash (–) for the answers 'no' and 'not applicable' as appropriate.

5 — Regulations mentioned in this Record refer to regulations of annex I of the Convention and resolutions refer to those adopted by the International Maritime Organization.

1 — Particulars of ship:
1.1 — Name of ship . . .
1.2 — Distinctive number or letters . . .
1.3 — Port of registry . . .
1.4 — Gross tonnage. . .
1.5 — Date of build:
1.5.1 — Date of building contract . . .
1.5.2 — Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction . . .
1.5.3 — Date of delibery . . .
1.6 — Major conversion (if applicable):
1.6.1 — Date of conversion contract . . .
1.6.2 — Date on which conversion was commenced . . .
1.6.3 — Date of completion of conversion . . .
1.7 — Status of ship:
1.7.1 — New ship in accordance with regulation 1(6) . . . . . ☐
1.7.2 — Existing ship in accordance with regulation 1(7) . . . ☐
1.7.3 — The ship has been accepted by the Administration as an 'existing ship' under regulation 1(7) due to unforeseen delay in delibery . . . . . ☐
2 — Equipment for the control of oil discharge from machinery space bilges and oil fuel tanks (regulations 10 and 16):
2.1 — Carriage of ballast water in oil fuel tanks:
2.1.1 — The ship may under normal conditions carry ballast water in oil fuel tanks . . . . . ☐
2.2 — Type of separating/filtering equipment fitted:
2.2.1 — Oily-water separating equipment (100 ppm equipment) . . . . . ☐
2.2.2 — Oil filtering equipment (15 ppm equipment) . . . . . ☐
2.3 — Type of control system:
2.3.1 — Discharge Monitoring and control system [regulation 16(5)]:
2.3.1.1 — With automatic stopping device . . . . . ☐
2.3.1.2 — With manual stopping device . . . . . ☐
2.3.2 — 15 ppm alarm [regulation 16(7)] . . . . . ☐
2.3.3 — Automatic stopping device for discharges in special areas [regulation 10(3) (*b*)(*vi*)] . . . . . ☐
2.3.4 — Oil content meter [resolution A.444(XI)] . . . . . ☐
2.3.4.1 — With recording device . . . . . ☐
2.3.4.2 — Without recording device . . . . . ☐
2.4 — Approval standards:
2.4.1 — The separating/filtering equipment:
2.4.1.1 — Has been approved in accordance with resolution A.393(X) . . . . . ☐
2.4.1.2 — Has been approved in accordance with resolution A.233(VII) . . . . . ☐
2.4.1.3 — Has been approved in accordance with national standards not based upon resolution A.393(X) or A.233(VII) . . . . ☐
2.4.1.4 — Has not been approved . . . . . ☐
2.4.2 — The process unit has been approved in accordance with resolution A.444(XI) . . . . . ☐
2.4.3 — The oil content meter has been approved in accordance with resolution A.393(X) . . . . . ☐
2.5 — Maximum throughput of the system is . . . m^3/h.
2.6 — Waiver of regulation 16:
2.6.1 — The requirements of regulation 16(1) or (2) are waived in respect of the ship in accordance with regulation 16(3)(*a*). The ship is engaged exclusively on:
2.6.1.1 — Voyages within special area(s): . . . . . ☐
2.6.1.2 — Voyages within 12 miles of the nearest land outside special area(s) restricted to: . . . . . ☐
2.6.2 — The ship is fitted with holding tank(s) having a volume of . . . m^3 for the total retention on board of all oily bilge water . . . . . ☐
3 — Means for retention and disposal of oil residues (sludge) (regulation 17):
3.1 — The ship is provided with oil residue (sludge) tanks as follows:

Tank identification	Tank location			Volume (m^3)
	Frames		Lateral position	
	From	To		
				Total volume . . . m^3

3.2 — Means for the disposal of residues in addition to the provisions of sludge tanks:
3.2.1 — Incinerator for oil residues; capacity 1/h . . . . . ☐
3.2.2 — Auxiliary boiler suitable for burning oil residues . . ☐
3.2.3 — Tank for mixing oil residues with fuel oil; capacity . . . m^3 . . . . . ☐
3.2.4 — Other acceptable means . . . . . ☐
4 — Standard discharge connection (regulation 19):
4.1 — The ship is provided with a pipeline for the discharge of residues from machinery bilges to reception facilities, fitted with a standard discharge connection in accordance with regulation 19 . . . . . ☐
5 — Shipboard oil polution emergency plan (regulation 26):
5.1 — The ship is provided with a shipboard oil pollution emergency plan in compliance with regulation 26 . . . . . ☐
6 — Exemption:
6.1 — Examptions have been granted by the Administration from the requirement of chapter II of annex I of the Convention in accordance with regulation 2(4) (*a*) on those items listed under paragraph(s) . . . of this Record . . . . . ☐
7 — Equivalents (regulation 3):
7.1 — Equivalents have been approved by the Administration for certain requirements of annex I listed under paragraph(s) . . . of this Record . . . . . ☐
This is to certify that this Record is correct in all respects.
Issued at . . . (place of issue of the Record).
. . ./. . ./ 19. . .
. . . (signature of duly authorized officer issuing the Record).
(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate.)

Form B

(Revised 1991)

Supplement to International Oil Pollution Prevention Certificate (IOPP Certificate)

Record of constrution and equipment for oil tankers

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

Notes

1 — This form is to be used for the first two types of ships as categorized in the IOPP Certificate, i. e. oil tankers and ships other than oil tankers with cargo tanks coming under regulation 2(2) of annex I of the Convention. For the third type of ships as categorized in the IOPP Certificate, form A shall be used.

2 — This Record shall be permanently attached to the IOPP Certificate. The IOPP Certificate shall be available on board the ship at all times.

3 — If the language of the original Record is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.

4 — Entries in boxes shall be made by inserting either a cross (x) for the answers 'yes' and 'applicable' or a dash (–) for the answers 'no' and 'not applicable' as appropriate.

5 — Unless otherwise stated, regulations mentioned in this Record refer to regulations of annex I of the Convention and resolutions refer to those adopted by the International Maritime Organization.

1 — Particulars of ship:
1.1 — Name of ship . . .
1.2 — Distinctive number or letters . . .
1.3 — Port of registry . . .
1.4 — Gross tonnage . . .
1.5 — Carrying capacity of ship . . . (m^3)
1.6 — Deadweight of ship . . . metric tons [regulation 1(22)].
1.7 — Length of ship . . . m [regulation 1(18)].
1.8 — Date of build:
1.8.1 — Date of building contract . . .
1.8.2 — Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction . . .
1.8.3 — Date of delivery . . .
1.9 — Major conversion (if applicable):
1.9.1 — Date of conversion contract . . .
1.9.2 — Date on which conversion was commenced . . .
1.9.3 — Date of completion of conversion . . .
1.10 — Status of ship:
1.10.1 — New ship in accordance with regulation 1(6) . . . . . ☐
1.10.2 — Existing ship in accordance with regulation 1(7) . . . ☐
1.10.3 — New oil tanker in accordance with regulation 1(26) ☐
1.10.4 — Existing oil tanker in accordance with regulation 1(27) . . . . . ☐
1.10.5 — The ship has been accepted by the Administration as an 'existing ship' under regulation 1(7) due to unforeseen delay in delivery . . . . . ☐
1.10.6 — The ship has been accepted by the Administration as an 'existing oil tanker' under regulation 1(27) due to unforeseen delay in delivery . . . . . ☐
1.10.7 — The ship is not required to comply with the provisions of regulation 24 due to the unforeseen delay in delivery ☐
1.11 — Type of ship:
1.11.1 — Crude oil tanker . . . . . ☐
1.11.2 — Product carrier . . . . . ☐
1.11.3 — Crude oil/product carrier . . . . . ☐
1.11.4 — Combination carrier . . . . . ☐
1.11.5 — Ship, other than an oil tanker, with cargo tanks coming under regulation 2(2) of annex I of the Convention . . . . ☐
1.11.6 — Oil tanker dedicated to the carriage of products referred to in regulation 15(7) . . . . . ☐
1.11.7 — The ship, being designated as a 'crude oil tanker' operating with COW, is also designated as a 'product carrier' operating with CBT, for which a separate IOPP Certificate has also been issued . . . . . ☐
1.11.8 — The ship, being designated as a 'product carrier' operating with CBT, is also designated as a 'crude oil tanker' operating with COW, for which a separate IOPP Certificate has also been issued . . . . . ☐
1.11.9 — Chemical tanker carrying oil . . . . . ☐
2 — Equipment for the control of oil discharge from machinery space bilges and oil fuel tanks (regulations 10 and 16):
2.1 — Carriage of ballast water in oil fuel tanks. The ship may under normal conditions carry ballast water in oil fuel tanks . . . . . ☐
2.2 — Type of separating/filtering equipment fitted:
2.2.1 — Oil-water separating equipment (100 ppm equipment) . . . . . ☐
2.2.2 — Oil filtering equipment (15 ppm equipment) . . . . . ☐
2.3 — Type of control system:
2.3.1 — Discharge monitoring and control system [regulation 16(5)] . . . . . ☐
2.3.1.1 — With automatic stopping device . . . . . ☐
2.3.1.2 — With manual stopping device . . . . . ☐
2.3.2 — 15 ppm alarm [regulation 16(7)] . . . . . ☐
2.3.3 — Automatic stopping device for discharges in special areas [regulation 10(3)(*b*)(*vi*)] . . . . . ☐
2.3.4 — Oil content meter [resolution A.444(XI)] . . . . . ☐
2.3.4.1 — With recording device . . . . . ☐
2.3.4.2 — Without recording device . . . . . ☐
2.4 — Aproval standards:
2.4.1 — The separating/filtering system:
2.4.1.1 — Has been approved in accordance with resolution A.393(X) . . . . . ☐
2.4.1.2 — Has been approved in accordance with resolution A.233(VII) . . . . . ☐
2.4.1.3 — Has been approved in accordance with national standards not based upon resolution A. 393(X) or A.233(VII) ☐
2.4.1.4 — Has not been approved . . . . . ☐
2.4.2 — The process unit has been approved in accordance with resolution A.444(XI) . . . . . ☐
2.4.3 — The oil content meter has been approved in accordance with resolution A.393(X) . . . . . ☐
2.5 — Maximum throughput of the system is . . . m^3/h.
2.6 — Waiver of regulation 16:
2.6.1 — The requirements of regulation 16(1) or (2) are waived in respect of the ship in accordance with regulation 16(3)(*a*). The ship is engaged exclusively on:
2.6.1.1 — Voyages within special area(s):. . . . . ☐
2.6.1.2 — Voyages within 12 miles of the nearest land outside special area(s) restricted to:. . . . . ☐
2.6.2 — The ship is fitted with holding tank(s) having a volume of . . . m^3 for the total retention on board of all oily bilge water . . . . . ☐
2.6.3 — In lieu of the holding tank the ship is provided with arrangements to transfer bilge water to the slop tank . . . . ☐

3 — Means for retention and disposal of oil residues (sludge) (regulation 17):
3.1 — The ship is provided with oil residue (sludge) tanks as follows:

Tank identification	Tank location			Volume (m^3)
	Frames		Lateral position	
	From	To		
				Total volume . . . m^3

3.2 — Means for the disposal of residues in addition to the provisions of sludge tanks:
3.2.1 — Incinerator for oil residues; capacity . . . l/h . . . . . ☐
3.2.2 — Auxiliary boiler suitable for burning oil residues . . . ☐
3.2.3 — Tank for mixing oil residues with fuel oil; capacity . . . m^3 . . . . . ☐
3.2.4 — Other acceptable means: . . . . . ☐
4 — Standard discharge connection (regulation 19):
4.1 — The ship is provided with a pipeline for the discharge of residues from machinery bilges to reception facilities, fitted with a standard discharge connection in compliance with regulation 19 . . . . . ☐
5 — Construction (regulations 13, 24 and 25):
5.1 — In accordance with the requirements of regulation 13, the ship is:
5.1.1 — Required to be provided with SBT, PL and COW . . . ☐
5.1.2 — Required to be provided with SBT and PL . . . . . ☐
5.1.3 — Required to be provided with SBT . . . . . ☐
5.1.4 — Required to be provided with SBT or COW . . . . . ☐
5.1.5 — Required to be provided with SBT or CBT . . . . . ☐
5.1.6 — Not required to comply with the requirements of regulation 13 . . . . . ☐
5.2 — Segregated ballast tanks (SBT):
5.2.1 — The ship is provided with SBT in compliance with regulation 13 . . . . . ☐
5.2.2 — The ship is provided with SBT, in compliance with regulation 13, which are arranged in protective locations (PL) in compliance with regulation 13E . . . . . ☐
5.2.3 — SBT are distributed as follows:

Tank	Volume (m^3)	Tank	Volume (m^3)
		Total	

5.3 — Dedicated clean ballast tanks (CBT):
5.3.1 — The ship is provided with CBT in compliance with regulation 13-A, and may operate as a product carrier . . . . . ☐

5.3.2 — CBT are distributed as follows:

Tank	Volume (m^3)	Tank	Volume (m^3)
		Total	

5.3.3 — The ship has been supplied with a valid Dedicated Clean Ballast Tank Operation Manual, which is dated ..... ☐

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

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

5.4 — Crude oil washing (COW):

5.4.1 — The ship is equipped with a COW system in compliance with regulation 13-B ..... ☐

5.4.2 — The ship is equipped with a COW system in compliance with regulation 13-B except that the effectiveness of the system has not been confirmed in accordance with regulation 13(6) and paragraph 4.2.10 of the Revised COW especifications [resolution A.446(XI)] ..... ☐

5.4.3 — The ship has been supplied with a valid Crude Oil Washing Operations and Equipment Manual, which is dated ... ☐

5.4.4 — The ship is not required to be but is equipped with COW in compliance with the safety aspects of Revised COW Specifications [resolution A.446(XI)] ..... ☐

5.5 — Exemption from regulation 13:

5.5.1 — The ship is solely engaged in trade between ... in accordance with regulation 13-C and is therefore exempted from the requirements of regulation 13 ..... ☐

5.5.2 — The ship is operating with special ballast arrangements in accordance with regulation 13-D and is therefore exempted from the requirements of regulation 13 ..... ☐

5.6 — Limitation of size and arrangements of cargo tanks (regulation 24):

5.6.1 — The ship is required to be constructed according to, and complies with, the requirements of regulation 24 ..... ☐

5.6.2 — The ship is required to be constructed according to, and complies with, the requirements of regulation 24(4) [see regulation 2(2)] ..... ☐

5.7 — Subdivision and stability (regulation 25):

5.7.1 — The ship is required to be constructed according to, and complies with, the requirements of regulation 25 ..... ☐

5.7.2 — Information and data required under regulation 25(5) have been supplied to the ship in an approved form .... ☐

6 — Retention of oil on board (regulation 15):

6.1 — Oil discharge monitoring and control system:

6.1.1 — The ship comes under category ... oil tanker as defined in resolution A.496(XII) or A.586(14)* (delete as appropriate) ..... ☐

* Oil tankers the keels of which are laid, or which are at a similar stage of construction, on or after 2 October 1986 should be fitted with a system approved under resolution A.586(14).

6.1.2 — The system comprises:

6.1.2.1 — Control unit ..... ☐

6.1.2.2 — Computing unit ..... ☐

6.1.2.3 — Calculating unit ..... ☐

6.1.3 — The system is:

6.1.3.1 — Fitted with a starting interlock ..... ☐

6.1.3.2 — Fitted with automatic stopping device ..... ☐

6.1.4 — The oil content meter is approved under the terms of resolution A.393/X) or A.586(14) (delete as appropriate) suitable for:

6.1.4.1 — Crude oil ..... ☐

6.1.4.2 — Black products ..... ☐

6.1.4.3 — White products ..... ☐

6.1.4.4 — Oil-like noxious liquid substances as listed in the attachment to the Certificate ..... ☐

6.1.5 — The ship has been supplied with an operations manual for the oil discharge monitoring and control system ..... ☐

6.2 — Slop tanks:

6.2.1 — The ship is provided with ... dedicated slop tank(s) with the total capacity of ... m^3, which is ... % of the oil carrying capacity, in accordance with:

6.2.1.1 — Regulation 15(2)(*c*) ..... ☐

6.2.1.2 — Regulation 15(2)(*c*)(*i*) ..... ☐

6.2.1.3 — Regulation 15(2)(*c*)(*ii*) ..... ☐

6.2.1.4 — Regulation 15(2)(*c*)(*iii*) ..... ☐

6.2.2 — Cargo tanks have been designated as slop tanks ... ☐

6.3 — Oil/water interface detectors:

6.3.1 — The ship is provided with oil/water interface detectors approved under the terms of resolution MEPC.5(XIII) .... ☐

6.4 — Exemptions from regulation 15:

6.4.1 — The ship is exempted from the requirements of regulation 15(1), (2) and (3) in accordance with regulation 15(7) ..... ☐

6.4.2 — The ship is exempted from the requirements of regulation 15(1), (2) and (3) in accordance with regulation 2(2) ..... ☐

6.5 — Waiver of regulation 15:

6.5.1 — The requirements of regulation 15(3) are waived in respect of the ship in accordance with regulation 15(5)(*b*). The ship is engaged exclusively on:

6.5.1.1 — Specific trade under regulation 13-C: ... . ☐

6.5.1.2 — Voyages within special area(s): ... . ☐

6.5.1.3 — Voyages within 50 miles of the nearest land outside special area(s) of 72 hours or less in duration restricted to: ... . ☐

7 — Pumping, piping and discharge arrangements (regulation 18):

7.1 — The overboard discharge outlets for segregated ballast are located:

7.1.1 — Above the waterline ..... ☐

7.1.2 — Below the waterline ..... ☐

7.2 — The overboard discharge outlets, other than the discharge manifold, for clean ballast are located*:

* Only those outlets which can be monitored are to be indicated.

7.2.1 — Above the waterline ..... ☐

7.2.2 — Below the waterline ..... ☐

7.3 — The overboard discharge outlets, other than the discharge manifold, for dirty ballast water or oil contaminated water from cargo tank areas are located*:

* Only those outlets which can be monitored are to be indicated.

7.3.1 — Above the waterline ..... ☐

7.3.2 — Below the waterline in conjunction with the part flow arrangements in compliance with regulation 18(6) (*e*) ... ☐

7.3.3 — Below the waterline ..... ☐

7.4 — Discharge of oil from cargo pumps and oil lines [regulation 18(4) and (5)]:

7.4.1 — Means to drain all cargo pumps and oil lines at the completion of cargo discharge:

7.4.1.1 — Drainings capable of being discharged to a cargo tank or slop tank ..... ☐

7.4.1.2 — For discharge ashore a special small diameter line is provided ..... ☐

8 — Shipboard oil pollution emergency plan (regulation 26):

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

9 — Equivalent arrangements for chemical tankers carrying oil:

9.1 — As equivalent arrangements for the carriage of oil by a chemical tanker, the ship is fitted with the following equipment in lieu of slop tanks (paragraph 6.2 above) and oil/water interface detectors (paragraph 6.3 above):

9.1.1 — Oil-water separating equipment capable of producing effluent with oil content less than 100 ppm, with the capacity of ... m^3/h ..... ☐

9.1.2 — A holding tank with the capacity of ... m^3 ..... ☐

9.1.3 — A tank for collecting tank washings which is:

9.1.3.1 — A dedicated tank ..... ☐

9.1.3.2 — A cargo tank designated as a collecting tank .... ☐

9.1.4 — A permanently installed transfer pump for overboard discharge of effluent containing oil through the oil-water separating equipment ..... ☐

9.2 — The oil-water separating equipment has been approved under the terms of resolution A. 393(X) and is suitable for the full range of annex I products ..... ☐

9.3 — The ship holds a valid Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk . . . . . ☐

10 — Oil-like noxious liquid substances:

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

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

11 — Exemption:

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

12 — Equivalents (regulation 3):

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

This is to certify that this Record is correct in all respects.

Issued at . . . (place of issue of the Record).

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

. . . (signature of duly authorized officer issuing the Record).

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

Appendix III of annex I of MARPOL 73/78 is replaced by the following:

«APPENDIX III

Form of oil Record Book

Oil Record Book

PART I

Machinery space operations

(All ships)

Name of ship . . .
Distinctive number or letters . . .
Gross tonnage . . .
Period from . . . to . . .

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

Introduction

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

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

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

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

List of items to be recorded

A — Ballasting or cleaning of oil fuel tanks:
1 — Identity of tank(s) ballasted.
2 — Whether cleaned since they last contained oil and, if not, type of oil previously carried.
3 — Cleaning process:
3.1 — Position of ship and time at the start and completion of cleaning;
3.2 — Identify tank(s) in which one or another method has been employed (rinsing through, steaming, cleaning with chemicals; type and quantity of chemicals used);
3.3 — Identity of tank(s) into which cleaning water was transferred.
4 — Ballasting:
4.1 — Position of ship and time at start and end of ballasting;
4.2 — Quantity of ballast if tanks are not cleaned;
4.3 — Position of ship at start of cleaning;
4.4 — Position of ship at start of ballasting.
B — Discharge of dirty ballast or cleaning water from oil fuel tanks referred to under section A:
5 — Identity of tank(s).
6 — Position of ship at start of discharge.
7 — Position of ship on completion of discharge.
8 — Ship's speed(s) during discharge.
9 — Method of discharge:
9.1 — Through 100 ppm equipment;
9.2 — Through 15 ppm equipment;
9.3 — To reception facilities.
10 — Quantity discharged.
C — Collection and disposal of oil residues (sludge):
11 — Collection of oil residues. — Quantity of oil residues (sludge) retained on board at the end of a voyage, but not more frequently than once a week. When ships are on short voyages, the quantity should be recorded weekly[1]:
11.1 — Separated sludge (sludge resulting from purification of fuel and lubricating oils) and other residues, if applicable:

– Identity of tank(s);
– Capacity of tank(s) . . . m^3;
– Total quantity of retention . . . m^3;

11.2 — Other residues (such as oil residues resulting from drainages, leakages, exhausted oil, etc., in the machinery spaces), if applicable due to tank arrangement in addition to 11.1:

– Identity of tank(s);
– Capacity of tank(s) . . . m^3;
– Total quantity of retention . . . m^3.

12 — Methods of disposal of residue. — State quantity of oil residues disposed of, the tank(s) emptied and the quantity of contents retained:
12.1 — To reception facilites (identify port)[2];
12.2 — Transferred to another (other) tank(s) [indicate tank(s) and the total content of tank(s)];
12.3 — Incinerated (indicate total time of operation);
12.4 — Other method (state which).
D — Non-automatic discharge overboard or disposal otherwise of bilge water which has accumulated in machinery spaces:
13 — Quantity discharged or disposed of.
14 — Time of discharge or disposal (start and stop).
15 — Method of discharge or disposal:
15.1 — Through 100 ppm equipment (state position at start and end);
15.2 — Through 15 ppm equipment (state position at start and end),
15.3 — To reception facilities (identify port)[2];
15.4 — Transfer to slop tank or holding tank [indicate tank(s); state quantity transferred and the total quantity retained in tank(s)].
E — Automatic discharge overboard or disposal otherwise of bilge water which has accumulated in machinery spaces:
16 — Time and position of ship at which the system has been put into automatic mode of operation for discharge overboard.
17 — Time when the system has been put into automatic mode of operation for transfer of bilge water to holding tank (identity tank).
18 — Time when the system has been put to manual operation.
19 — Method of discharge overboard:
19.1 — Through 100 ppm equipment;
19.2 — Through 15 ppm equipment.
F — Condition of oil discharge monitoring and control system:
20 — Time of system failure.
21 — Time when system has been made operational.
22 — Reasons for failure.
G — Accidental or other exceptional discharges of oil:
23 — Time of occurrence.
24 — Place or position of ship at time of occurrence.
25 — Approximate quantity and type of oil.
26 — Circumstances of discharge or escape, the reasons therefor and general remarks.
H — Bunkering of fuel or bulk lubricating oil:
27 — Bunkering:
27.1 — Place of bunkering;
27.2 — Time of bunkering;
27.3 — Type and quantity of fuel oil and identity of tank(s) [state quantity added and total quantity of tank(s)];

27.4 — Type and quantity of lubricating oil and identity of tank(s) [state quantity added and total content of tank(s)].

I — Additional operational procedures and general remarks.

Name of ship . . .
Distinctive number or lettters . . .

Cargo/ballast operations (oil tankers)*/machinery space operations (all ships)*

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

*Delete as appropriate.

Signature of master . . .

Oil Record Book

PART II

Cargo/ballast operations

(Oil tankers)

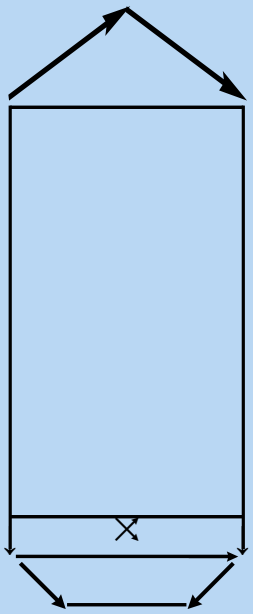
Name of ship . . .
Distinctive number or letters . . .
Gross tonnage . . .
Period from . . . to . . .

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

Name of ship . . .
Distinctive number or letters . . .

Plan view of cargo and slop tanks

(to be completed on board)



Identification of the tanks	Capacity
Depth of slop tank(s):	

[Give the capacity of each tank and the depht of slop tank(s)].

Pump room

Introduction

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

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

Each completed operation shall be signed for and dated by the officer or officers in charge. Each completed page shall be countersigned by the master of the ship. In respect of the oil tankers engaged in specific trades in accordance with regulation 13-C of annex I of MARPOL 73/78, appropriate entry in the Oil Record Book shall be endorsed by the competent Port State authority[3].

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

List of items to be recorded

A — Loading of oil cargo:
1 — Place of loading.
2 — Type of oil loaded and identity of tanck(s).
3 — Total quantity of oil loaded [state quantity added and the total content of tank(s)].
B — Internal transfer of oil cargo during voyage:
4 — Identity of the tank(s):
4.1 — From . . .
4.2 — To . . . [state quantity transferred and total quantity of tank(s)].
5 — Was (were) the tank(s) in 4.1 emptied? (If not, state the quantity retained.)
C — Unloading of oil cargo:
6 — Place of unloading.
7 — Identity of tank(s) unloaded.
8 — Was (were) the tank(s) emptied? (If not, state quantity retained.)
D — Crude oil washing (COW tankers only) (to be completed for each tank being crude oil washed):
9 — Port where crude oil washing was carried out or ship's position if carried out between two discharge ports.
10 — Identity of tank(s) washed[4].
11 — Number of machines in use.
12 — Time of start of washing.
13 — Washing pattern employed[5].
14 — Washing line pressure.
15 — Time washing was completed or stopped.
16 — State method of establishing that tank(s) was (were) dry.
17 — Remarks[6].

E — Ballasting of cargo tanks:
18 — Position of ship at start and end of ballasting.
19 — Ballasting process:
19.1 — Identity of tank(s) ballasted;
19.2 — Time of start and end;
19.3 — Quantity of ballast received. Indicate total quantity of ballast for each tank involved in the operation.
F — Ballasting of dedicated clean ballast tanks (CBT tankers only):
20 — Identity of tank(s) ballasted.
21 — Position of ship when water intended for flushing, or port ballast was taken to dedicated clean ballast tank(s).
22 — Position of ship when pump(s) and lines were flushed to slop tank.
23 — Quantity of the oily-water which, after line flushing, is transferred to the slop tank(s) or cargo tank(s) in which slop is preliminarily stored [identify tank(s)]. State the total quantity.
24 — Position of ship when additional ballast water was taken to dedicated clean ballast tank(s).
25 — Time and position of ship when valves separating the dedicated clean ballast tanks from cargo and stripping lines were closed.
26 — Quantity of clean ballast taken on board.
G — Cleaning of cargo tanks:
27 — Identity of tank(s) cleaned.
28 — Port or ship's position.
29 — Duration of cleaning.
30 — Method of cleaning[7].
31 — Tank washings transferred to:
31.1 — Reception facilities (state port and quantity)[2];
31.2 — Slop tank(s) or cargo tank(s) designated as slop tank(s) [identify tank(s); state quantity transferred ant total quantity].
H — Discharge of dirty ballast:
32 — Identity of tank(s).
33 — Position of ship at start of discharge into the sea.
34 — Position of ship on completion of discharge into the sea.
35 — Quantity discharged into the sea.
36 — Ship's speed(s) during discharge.
37 — Was the discharge monitoring and control system in operation during the discharge?
38 — Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?
39 — Quantity of oily-water transferred to slop tank(s) [identify slop tank(s). State total quantity].
40 — Discharged to shore reception facilities (identify port and quantity involved)[2].
I — Discharge of water from slop tanks into the sea:
41 — Identity of slop tank(s).
42 — Time of settling from last entry of residues; or
43 — Time of settling from last discharge.
44 — Time and position of ship at start of discharge.
45 — Ullage of total contents at start of discharge.
46 — Ullage of oil/water interface at start of discharge.
47 — Bulk quantity discharged and rate of discharge.
48 — Final quantity discharged and rate of discharge.
49 — Time and position of ship on completion of discharge.
50 — Was the discharge monitoring and control system in operation during the discharge?
51 — Ullage of oil/water interface on completion of discharge.
52 — Ship's speed(s) during discharge.
53 — Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?
54 — Confirm that all applicable valves in the ship's piping system have been closed on completion of discharge from the slop tanks.
J — Disposal of residues and oily mixtures not otherwise dealt with:
55 — Identity of tank(s).
56 — Quantity disposed of from each tank. (State the quantity retained.)
57 — Method of the disposal:
57.1 — To reception facilities (identify port and quantity involved)[2];
57.2 — Mixed with cargo (state quantity);
57.3 — Transferred to (an)other tank(s): identify tank(s); state quantity transferred and total quantity in tank(s);
57.4 — Other method (state which), state quantity disposed of.
58 — Position of ship at start of discharge of clean ballast.
59 — Identity of tank(s) discharged.
60 — Was (were) the tank(s) empty on completion?
61 — Position of ship on completion if different from 58.
62 — Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?
L — Discharge of ballast from dedicated clean ballast tanks (CBT tankers only):
63 — Identity of tank(s) discharged.
64 — Time and position of ship at start of discharge of clean ballast into the sea.
65 — Time and position of ship on completion of discharge into the sea.
66 — Quantity discharged:
66.1 — Into the sea; or
66.2 — To reception facility (identify port).
67 — Was there any indication of oil contamination of the ballast water before or during discharge into the sea?
68 — Was the discharge monitored by an oil content meter?
69 — Time and position of ship when valves separating dedicated clean ballast tanks from the cargo and stripping lines were closed on completion of deballasting.
M — Condition of oil discharge monitoring and control system:
70 — Time of system failure.
71 — Time when system has been made operational.
72 — Reasons for failure.
N — Accidental or other exceptional discharges of oil:
73 — Time of occurrence.
74 — Port or ship's position at time of occurrence.
75 — Approximate quantity and type of oil.
76 — Circumstances of discharge or escape, the reasons therefor and general remarks.
O — Additional operational procedures and general remarks:

Tankers engaged in specific trades.

P — Loading of ballast water:
77 — Identity of tank(s) ballasted.
78 — Position of ship when ballasted.
79 — Total quantity of ballast loaded in cubic metres.
80 — Remarks.
Q — Re-allocation of ballast water within the ship:
81 — Reasons for re-allocation.
R — Ballast water discharge to reception facility:
82 — Port(s) where ballast water was discharged.
83 — Name or designation of reception facility.
84 — Total quantity of ballast water discharged in cubic metres.
85 — Date, signature and stamp of port authority official.

Name of ship . . .
Distinctive number or letters . . .

Cargo/ballast operations (oil tankers)*/machinery space operations (all ships)*

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

*Delete as appropriate.

Signature of master . . .

[1] Only in tanks listed in item 3 of form A and B of the supplement to the IOPP Certificate.
[2] Ships' masters should obtain from the operator of the reception facilities which include barges and tank trucks a receipt or certificate detailing the quantity of tank washings, dirty

ballast, residues or oily mixtures transferred, together with the time and date of the transfer. This receipt or certificate, if attached to the Oil Record Book, may aid the master of the ship in proving that his ship was not involved in an alleged pollution incident. The receipt or certificate should be kept together with the Oil Record Book.

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

[4] When an individual tank has more machines than can be operated simultaneously, as described in the Operations and Equipment Manual, then the section being crude oil washed should be identified, e. g. no. 2 centre, forward section.

[5] In accordance with the Operations and Equipment Manual, enter whether single-stage or multi-stage method of washing is employed. If multi-stage method is used, give the vertical arc covered by the machines and the number of times that arc is covered for that particular stage of the programme.

[6] If the programmes given in the Operations and Equipment Manual are not followed, then the reasons must be given under Remarks.

[7] Hand-hosing, machine washing and/or chemical cleaning. Where chemically cleaned, the chemical concerned and amount used should be stated.»

RESOLUÇÃO MEPC.47 (31)

Emendas ao anexo I da MARPOL 73/78

1 — O sétimo período da regra 15, 3, *a*), é substituído pelos dois seguintes:

«Existirá um modo alternativo de funcionamento manual, que poderá ser utilizado quando ocorrer uma avaria, mas a unidade avariada será reparada logo que possível. A autoridade portuária do Estado poderá autorizar o navio petroleiro, que apresente uma unidade avariada, a iniciar uma viagem em lastro antes de se dirigir para um porto de reparação».

2 — Acrescentar um novo parágrafo 3 à regra 17, como se segue:

«3 — Os encanamentos que conduzem aos tanques de lamas e que deles partem não terão ligação directa para o mar, salvo a união universal de descarga, a que se refere a regra 19.»

3 — Acrescentar um novo capítulo IV ao texto existente:

«CAPÍTULO IV

Prevenção da poluição resultante de incidentes de poluição por hidrocarbonetos

Regra 26

Plano de emergência a bordo, em caso de poluição por hidrocarbonetos

1 — Todos os navios petroleiros de arqueação bruta igual ou superior a 150 t e todos os navios não petroleiros de arqueação bruta igual ou superior a 400 t disporão, a bordo, de um plano de emergência em caso de poluição por hidrocarbonetos, aprovado pela Administração. Tratando-se de navios construídos antes de 4 de Abril de 1993, este requisito será aplicável 24 meses após aquela data.

2 — O plano respeitará as directivas (*) adoptadas pela Organização e escritas no idioma de trabalho do comandante e dos oficiais. O plano incluirá pelo menos:

a) O procedimento a adoptar pelo comandante ou por outras pessoas encarregadas num navio, para relatar um incidente de poluição por hidrocarbonetos, nos termos do artigo 8 do Protocolo I da presente Convenção, com base nas directivas adoptadas pela Organização (**);

b) A lista de autoridades ou pessoas a contactar em caso de incidente de poluição por hidrocarbonetos;

c) Uma descrição detalhada das acções a empreender, de imediato, por pessoas a bordo, no sentido de reduzir ou de controlar a descarga de hidrocarbonetos após o incidente; e

d) Os procedimentos a adoptar e o ponto de contacto do navio, com vista à coordenação de acções, a bordo, de combate à poluição com autoridades nacionais e locais.

(*) Faz-se referência às 'directivas para a implementação de planos de emergência a bordo, em caso de poluição por hidrocarbonetos' a adoptar pela Organização.

(**) Faz-se referência aos 'princípios gerais a aplicar aos sistemas de comunicados de navios e aos requisitos a que eles devem obedecer, incluindo as directivas relativas a comunicados de incidentes que envolvam substâncias perigosas, substâncias prejudiciais e ou poluentes marinhos' adoptadas pela Organização, pela Resolução A.648 (16).»

Modelos revistos dos suplementos ao certificado IOPP

Os modelos A e B dos suplementos ao certificado IOPP são substituídos pelos que se reproduzem nas páginas seguintes.

«Modelo A

(Revisão de 1991)

Suplemento ao certificado internacional de prevenção da poluição por hidrocarbonetos

Registo de construção e equipamento para navios não petroleiros

Relativo às disposições do anexo I da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, como alterada pelo respectivo Protocolo de 1978 (daqui em diante referida como 'a Convenção').

Notas

1 — Este modelo deve ser utilizado para os navios do terceiro tipo, segundo a classificação do certificado IOPP, ex.: 'navios que não sejam quaisquer dos acima mencionados'.

Para os navios petroleiros e outros não petroleiros, como navios-tanques de carga abrangidos pela regra 2, 2, do anexo I da Convenção, será utilizado o modelo B.

2 — Este registo acompanhará sempre o certificado IOPP.

O certificado IOPP estará, sempre, disponível a bordo.

3 — Se a língua em que foi efectuado o registo não foi o inglês ou o francês, o texto incluirá tradução numa destas línguas.

4 — No registo, assinalar com uma cruz (x) as respostas 'sim' e 'aplicável' e com um traço (–) as respostas 'não' e 'não aplicável', conforme o caso.

5 — As regras e resoluções mencionadas neste registo referem-se respectivamente às regras do anexo I da Convenção e às resoluções adoptadas pela Organização Marítima Internacional.

1 — Características do navio:
1.1 — Nome do navio . . .
1.2 — Distintivo do navio em número ou letras . . .
1.3 — Porto de registo . . .
1.4 — Arqueação bruta . . .
1.5 — Data de construção:
1.5.1 — Data do contrato de construção . . .
1.5.2 — Data do assentamento da quilha ou em que o navio se encontrava numa fase equivalente de construção . . .
1.5.3 — Data de entrega . . .
1.6 — Grande modificação (se aplicável) . . .
1.6.1 — Data do contrato de modificação . . .
1.6.2 — Data do início da modificação . . .
1.6.3 — Data do termo da modificação . . .
1.7 — Condição do navio:
1.7.1 — Navio novo, em conformidade com a regra 1, 6 . . . ☐
1.7.2 — Navio existente, em conformidade com a regra 1, 7 ☐
1.7.3 — O navio foi aceite pela Administração como 'navio existente' nos termos da regra 1, 7, devido a atraso imprevisto na entrega . . . . . ☐
2 — Equipamento para controlo de descargas de hidrocarbonetos provenientes das cavernas das casas das máquinas e dos tanques de combustível (regras 10 e 16):
2.1 — Transporte de água de lastro nos tanques de combustível:
2.1.1 — O navio pode, em condições normais, transportar água de lastro nos tanques de combustível . . . . . ☐
2.2 — Tipo de equipamento separador/filtragem instalado:
2.2.1 — Equipamento separador de hidrocarbonetos/água (equipamento de 100 ppm) . . . . . ☐

2.2.2 — Equipamento de filtragem de hidrocarbonetos (equipamento de 15 ppm) . . . . . ☐
2.3 — Tipo de equipamento de controlo:
2.3.1 — Equipamento monitor e de controlo de descarga (regra 16, 5):
2.3.1.1 — Com dispositivo de paragem automática . . . . . ☐
2.3.1.2 — Com dispositivo de paragem manual . . . . . ☐
2.3.2 — Alarme para 15 ppm (regra 16, 7) . . . . . ☐
2.3.3 — Dispositivo de paragem automática para descargas em áreas especiais (regra 10, 3, *b*), *vi*)] . . . . . ☐
2.3.4 — Aparelho de medição do teor de hidrocarbonetos [Resolução A.444(XI)] . . . . . ☐
2.3.4.1 — Com dispositivo de registo . . . . . ☐
2.3.4.2 — Sem dispositivo de registo . . . . . ☐
2.4 — Normas de aprovação:
2.4.1 — O equipamento separador/filtragem:
2.4.1.1 — Foi aprovado em conformidade com a Resolução A.393(X) . . . . . ☐
2.4.1.2 — Foi aprovado em conformidade com a Resolução A.233(VII) . . . . . ☐
2.4.1.3 — Foi aprovado em conformidade com normas nacionais não baseadas nas Resoluções A.393(X) ou A.233(VII) . . . . . ☐
2.4.1.4 — Não foi aprovado . . . . . ☐
2.4.2 — A unidade de tratamento foi aprovada em conformidade com a Resolução A.444(XI) . . . . . ☐
2.4.3 — O aparelho de medição de teor de hidrocarbonetos foi aprovado em conformidade com a Resolução A.392(X) . . . ☐
2.5 — A capacidade máxima do equipamento é de. . . m^3/h.
2.6 — Não aplicação da regra 16:
2.6.1 — Os requisitos da regra 16, 1, e 16, 2, não se aplicam ao navio, de acordo com a regra 16, 3, *a*).
O navio está afecto exclusivamente a:
2.6.1.1 — Viagens dentro de área(s) especial(ais): . . . . . ☐
2.6.1.2 — Viagens até 12 milhas do ponto de terra mais próximo, fora da área ou áreas especiais, limitadas a: . . . . . ☐
2.6.2 — O navio está equipado com tanque(s) de retenção com a capacidade de . . . m^3 para total retenção, a bordo, de todas as águas das cavernas com teor de hidrocarbonetos . . . . . ☐
3 — Meios de retenção e eliminação de resíduos de hidrocarbonetos (lamas) (regra 17):
3.1 — O navio está equipado com os seguintes tanques de resíduos de hidrocarbonetos (lamas):

Identificação do tanque	Localização do tanque			Volume (m^3)
	Balisas		Posição lateral	
	De	Até		
				Volume total . . . m^3

3.2 — Meios de eliminação de resíduos, além dos tanques de lamas:
3.2.1 — Incinerador de resíduos de hidrocarbonetos; capacidade . . . l/h . . . . . ☐
3.2.2 — Caldeira auxiliar própria para queimar resíduos de hidrocarbonetos . . . . . ☐
3.2.3 — Tanque para mistura de resíduos de hidrocarbonetos com fuelóleo; capacidade . . . m^3 . . . . . ☐
3.2.4 — Outros meios aceitáveis: . . . . . ☐
4 — União universal de descarga (regra 19):
4.1 — O navio possui um encanamento para descarga dos resíduos do esgoto das cavernas das casas das máquinas para instalações de recepção, equipado com uma união universal de descarga, em conformidade com a regra 19 . . . . . ☐
5 — Plano de emergência do navio em caso de poluição por hidrocarbonetos (regra 26):
5.1 — O navio possui um plano de emergência em caso de poluição por hidrocarbonetos, em cumprimento da regra 26 ☐
6 — Dispensas:
6.1 — A Administração concedeu dispensas do cumprimento dos requisitos do capítulo II do anexo I da Convenção, em conformidade com a regra 2, 4, *a*), no que se refere aos dispositivos indicados no(s) parágrafo(s) . . . deste registo . . . . ☐
7 — Equivalências (regra 3):
7.1 — A Administração aprovou disposições equivalentes para determinados requisitos do anexo I, no que se refere aos assuntos indicados no(s) parágrafo(s) . . . deste registo . . . ☐
Certifica-se que este registo está correcto sob todos os aspectos.
Emitido em . . . (local de emissão do registo).
. . ./. . ./19. . .
. . . (assinatura da pessoa autorizada, a emitir este registo).
(Selo ou carimbo da autoridade emissora, conforme o caso.)

Modelo B

(Revisão de 1991)

Suplemento ao certificado internacional de prevenção da poluição por hidrocarbonetos (certificado IOPP)

Registo de construção e equipamento para navios petroleiros

Relativo às disposições da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, como alterada pelo Protocolo de 1978 (daqui em diante referida como 'a Convenção').

Notas

1 — Este modelo deve ser utilizado para os navios dos dois tipos, segundo a classificação do certificado IOPP, ex.: navios petroleiros e outros navios não petroleiros como navios com tanques de carga abrangidos pela regra 2, 2, do anexo I da Convenção. Para o terceiro tipo de navios segundo a classificação do certificado IOPP, será utilizado o modelo A.
2 — Este registo acompanhará sempre o certificado IOPP.
O certificado IOPP estará, sempre, disponível a bordo.
3 — Se a língua em que foi efectuado o registo não foi o inglês ou o francês, o texto incluirá tradução numa destas línguas.
4 — No registo, assinalar com uma cruz (x) as respostas 'sim' e 'aplicável' e com um traço (–) as respostas 'não' e 'não aplicável', conforme o caso.
5 — A menos que indicado de outra forma, as regras e resoluções mencionadas neste registo referem-se respectivamente às regras do anexo I da Convenção e às resoluções adoptadas pela Organização Marítima Internacional.

1 — Pormenores do navio:
1.1 — Nome do navio . . .
1.2 — Distintivo do navio em número ou letras . . .
1.3 — Porto de registo . . .
1.4 — Arqueação bruta . . .
1.5 — Capacidade de carga do navio . . . m^3.
1.6 — Porte do navio . . . toneladas métricas (regra 1, 22).
1.7 — Comprimento do navio . . . m (regra 1, 18).
1.8 — Data de construção:
1.8.1 — Data do contrato de construção . . .
1.8.2 — Data do assentamento da quilha ou em que o navio se encontrava numa fase equivalente de construção . . .
1.8.3 — Data de entrega . . .
1.9 — Grande modificação (se aplicável):
1.9.1 — Data do contrato de modificação . . .
1.9.2 — Data do início da modificação . . .
1.9.3 — Data do termo da modificação . . .
1.10 — Condição do navio:
1.10.1 — Navio novo, em conformidade com a regra 1,6 . . . ☐
1.10.2 — Navio existente, em conformidade com a regra 1,7 ☐
1.10.3 — Navio petroleiro novo, em conformidade com a regra 1, 26 . . . . . ☐
1.10.4 — Navio petroleiro existente, em conformidade com a regra 1, 27 . . . . . ☐
1.10.5 — O navio foi aceite pela Administração como 'navio existente', nos termos da regra 1, 7, devido a atraso imprevisto na entrega . . . . . ☐
1.10.6 — O navio foi aceite pela Administração como 'navio petroleiro existente', nos termos da regra 1, 27, devido a atraso imprevisto na entrega . . . . . ☐
1.10.7 — O navio não é obrigado a cumprir as disposições da regra 24, devido a atraso imprevisto na entrega . . . . . ☐
1.11 — Tipo de navio:
1.11.1 — Navio-tanque para transporte de petróleo bruto . . . ☐
1.11.2 — Navio para o transporte de produtos refinados . . . ☐
1.11.3 — Navio para o transporte de petróleo bruto/produtos refinados . . . . . ☐
1.11.4 — Navio de carga combinada . . . . . ☐
1.11.5 — Navio, não petroleiro, com tanques de carga abrangidos pela regra 2, 2 do anexo I da Convenção . . . . . ☐

1.11.6 — Navio petroleiro destinado ao transporte de produtos refinados referidos na regra 15, 7 . . . . . ☐

1.11.7 — O navio designado por 'navio-tanque para o transporte de petróleo bruto' e operando com COW, é também designado por 'navio para o transporte de produtos refinados' a operar com CBT, para o qual foi, igualmente, emitido um certificado IOPP, em separado . . . . . ☐

1.11.8 — O navio designado por 'navio para o transporte de produtos refinados' e operando com CBT, é também designado por 'navio-tanque para o transporte de petróleo bruto' a operar com COW, para o qual foi, igualmente, emitido um certificado IOPP, em separado . . . . . ☐

1.11.9 — Navio-tanque de produtos químicos que transporta hidrocarbonetos . . . . . ☐

2 — Equipamento para o controlo de descargas de hidrocarbonetos provenientes das cavernas das casas das máquinas e dos tanques de combustível (regras 10 e 16):

2.1 — Transporte de água de lastro nos tanques de combustível líquido . . . . . ☐

2.2 — Tipo de equipamento separador/filtragem instalado:

2.2.1 — Equipamento separador de hidrocarbonetos/água (equipamento de 100 ppm) . . . . . ☐

2.2.2 — Equipamento de filtragem de hidrocarbonetos (equipamento de 15 ppm) . . . . . ☐

2.3 — Tipo de equipamento de controlo:

2.3.1 — Equipamento monitor e de controlo e de descarga (regra 16, 5):

2.3.1.1 — Com dispositivo de paragem automática . . . . . ☐

2.3.1.2 — Com dispositivo de paragem manual . . . . . ☐

2.3.2 — Alarme para 15 ppm (regra 16, 7) . . . . . ☐

2.3.3 — Dispositivo de paragem automática para descargas em áreas especiais [regra 10, 3, *b*), *vi*)] . . . . . ☐

2.3.4 — Aparelho de medição do teor de hidrocarbonetos [Resolução A.444(XI)]:

2.3.4.1 — Com dispositivo de registo . . . . . ☐

2.3.4.2 — Sem dispositivo de registo . . . . . ☐

2.4 — Normas de aprovação:

2.4.1 — O equipamento separador/filtragem:

2.4.1.1 — Foi aprovado em conformidade com a Resolução A.393(X) . . . . . ☐

2.4.1.2 — Foi aprovado em conformidade com a Resolução A.233(VII) . . . . . ☐

2.4.1.3 — Foi aprovado em conformidade com normas nacionais não baseadas nas Resoluções A.393(X) ou A.233(VII) . . . . . ☐

2.4.1.4 — Não foi aprovado . . . . . ☐

2.4.2 — A unidade de tratamento foi aprovada em conformidade com a Resolução A.444(XI) . . . . . ☐

2.4.3 — O aparelho de medição do teor de hidrocarbonetos foi aprovado em conformidade com a Resolução A.393(X) . . . ☐

2.5 — A capacidade máxima do equipamento é de . . . m^3/h.

2.6 — Não aplicação da regra 16:

2.6.1 — Os requisitos da regra 16, l e 2, não se aplicam ao navio, de acordo com a regra 16, 3 *a*). O navio está exclusivamente afecto a:

2.6.1.1 — Viagens dentro de área(s) especial(ais): . . . . . ☐

2.6.1.2 — Viagens até 12 milhas do ponto de terra mais próximo, fora da área ou áreas especiais, limitadas a: . . . . . ☐

2.6.2 — O navio está equipado com tanque(s) de retenção com capacidade de . . . m^3 para total retenção, a bordo, de todas as águas das cavernas com teor de hidrocarbonetos . . . . ☐

2.6.3 — Em vez de tanques de retenção, o navio está equipado com um sistema de trasfega da água das cavernas para o tanque de resíduos . . . . . ☐

3 — Meios de retenção e eliminação de resíduos de hidrocarbonetos (lamas) (regra 17):

3.1 — O navio está equipado com os seguintes tanques de resíduos de hidrocarbonetos (lamas):

Identificação do tanque	Localização do tanque			Volume (m^3)
	Balisas		Posição lateral	
	De	Até		
				Volume total . . . m^3

3.2 — Meios de eliminação de resíduos, além dos tanques de lamas:

3.2.1 — Incineradores de resíduos de hidrocarbonetos; capacidade . . . l/h . . . . . ☐

3.2.2 — Caldeira auxiliar própria para queimar resíduos de hidrocarbonetos . . . . . ☐

3.2.3 — Tanque para mistura de resíduos de hidrocarbonetos com fuelóleo; capacidade . . . m^3 . . . . . ☐

3.2.4 — Outros meios aceitáveis: . . . . . ☐

4 — União universal de descarga (regra 19):

4.1 — O navio possui um encanamento para descarga dos resíduos provenientes das cavernas das casas das máquinas para instalações de recepção, equipado com uma união universal de descarga, em conformidade com a regra 19 . . . . . ☐

5 — Construção (regras 13, 24 e 25):

5.1 — Em conformidade com os requisitos da regra 13, o navio é:

5.1.1 — Obrigado a possuir STB, PL e COW . . . . . ☐

5.1.2 — Obrigado a possuir SBT e PL . . . . . ☐

5.1.3 — Obrigado a possuir SBT . . . . . ☐

5.1.4 — Obrigado a possuir SBT e COW . . . . . ☐

5.1.5 — Obrigado a possuir SBT ou CBT . . . . . ☐

5.1.6 — Não é obrigado a cumprir os requisitos da regra 13 ☐

5.2 — Tanques de lastro segregado (SBT) . . . . . ☐

5.2.1 — O navio possui SBT, em conformidade com a regra 13 ☐

5.2.2 — O navio possui SBT, em conformidade com a regra 13, colocados em zonas de protecção (PL) nos termos da regra 13E ☐

5.2.3 — A distribuição dos SBT é a seguinte:

Tanque	Volume (m^3)	Tanque	Volume (m^3)
		Total	

5.3 — Tanques destinados a lastro limpo (CBT) . . . . . ☐

5.3.1 — O navio possui CBT, em conformidade com a regra 13-A, podendo operar como navio para transporte de produtos refinados . . . . . ☐

5.3.2 — A distribuição dos CBT é a seguinte:

Tanque	Volume (m^3)	Tanque	Volume (m^3)
		Total	

5.3.3 — O navio possui um Manual de Operações dos Tanques Destinados a Lastro Limpo, actualizado, datado de . . . ☐

5.3.4 — O navio possui dispositivos de bombagem e encanamentos comuns para proceder à lastragem dos CBT e às operações relacionadas com a carga de hidrocarbonetos . . . . . ☐

5.3.5 — O navio possui dispositivos de bombagem e encanamentos independentes e separados para efectuar a lastragem dos CBT . . . . . ☐

5.4 — Lavagem com petróleo bruto (COW):

5.4.1 — O navio está equipado com um sistema COW, em cumprimento da regra 13-B . . . . . ☐

5.4.2 — O navio está equipado com um sistema COW, em cumprimento da regra 13-B, mas a eficiência do sistema não foi comprovada em conformidade com a regra 13, 6, e o parágrafo 4.2.10 das Especificações Revistas para COW [Resolução A.446 (XI)] . . . . . ☐

5.4.3 — O navio possui um Manual de Equipamento e das Operações de Lavagem com Petróleo Bruto, actualizado, datado de . . . . . ☐

5.4.4 — Embora não sendo obrigado, o navio encontra-se equipado com COW, em cumprimento das disposições de segurança das Especificações Revistas para COW [Resolução A.446(XI)] . . . . . ☐

5.5 — Dispensa do cumprimento da regra 13:

5.5.1 — O navio está, somente, afecto ao tráfego entre. . ., de acordo com a regra 13-C, estando, por isso, dispensado do cumprimento dos requisitos da regra 13 . . . . . ☐

5.5.2 — O navio opera com dispositivos especiais para lastro, em conformidade com a regra 13-D, estando, por isso, isento dos requisitos da regra 13 . . . . . ☐

5.6 — Disposição dos tanques de carga e limite das respectivas capacidades (regra 24) . . . . . ☐

5.6.1 — O navio está sujeito aos requisitos de construção da regra 24 e cumpre-os . . . . . ☐

5.6.2 — O navio está sujeito aos requisitos de construção da regra 24, 4, e cumpre-os (regra 2, 2) . . . . . ☐

5.7 — Compartimentagem e estabilidade (regra 25) . . . . . ☐

5.7.1 — O navio está sujeito aos requisitos de construção da regra 25 e cumpre-os . . . . . ☐

5.7.2 — As informações e os elementos exigidos, nos termos da regra 25, 5, foram fornecidos ao navio, em impresso aprovado . . . . . ☐

6 — Retenção de hidrocarbonetos a bordo (regra 15):

6.1 — Equipamento monitor e de controlo da descarga de hidrocarbonetos . . . . . ☐

6.1.1 — O navio está incluído na categoria . . . de navio petroleiro segundo a definição da Resolução A.496 (XII) ou A.586 (14) (*) (riscar o que não interessa) . . . . . ☐

(*) Os navios petroleiros, cujas quilhas tenham sido assentes ou se encontrem em fase equivalente de construção em 2 de Outubro de 1986 ou posteriormente deverão estar equipados com um sistema aprovado, nos termos da Resolução A. 586 (14).

6.1.2 — O sistema inclui:

6.1.2.1 — Unidade de controlo . . . . . ☐

6.1.2.2 — Unidade de processamento . . . . . ☐

6.1.2.3 — Unidade de cálculo . . . . . ☐

6.1.3 — O sistema possui:

6.1.3.1 — Um dispositivo de bloqueio de arranque . . . . . ☐

6.1.3.2 — Um dispositivo de paragem automática . . . . . ☐

6.1.4 — O aparelho de medição do teor de hidrocarbonetos está aprovado nos termos da Resolução A.393 (X) ou A.586 (14) (riscar o que não interessa) e é adequado para:

6.1.4.1 — Petróleo bruto . . . . . ☐

6.1.4.2 — Produtos negros . . . . . ☐

6.1.4.3 — Produtos brancos . . . . . ☐

6.1.4.4 — Substâncias líquidas nocivas, semelhantes a hidrocarbonetos, enumeradas no anexo ao certificado . . . . . ☐

6.1.5 — O navio possui um manual de operações do equipamento monitor e de controlo das descargas de hidrocarbonetos . . . . . ☐

6.2 — Tanques de resíduos:

6.2.1 — O navio possui . . . tanque(s) destinado(s) a resíduos, com a capacidade de . . . m^3, correspondente a . . . % da capacidade de carga de hidrocarbonetos, em conformidade com:

6.2.1.1 — Regra 15, 2, *c*) . . . . . ☐

6.2.1.2 — Regra 15, 2, *c*), *i*) . . . . . ☐

6.2.1.3 — Regra 15, 2, *c*), *ii*) . . . . . ☐

6.2.1.4 — Regra 15, 2, *c*), *iii*) . . . . . ☐

6.2.2 — Os tanques de carga têm sido utilizados como tanques de resíduos . . . . . ☐

6.3 — Detectores da superfície de separação de hidrocarbonetos/água:

6.3.1 — O navio está equipado com detectores da superfície de separação hidrocarbonetos/água aprovados nos termos da Resolução MEPC.5 (XIII) . . . . . ☐

6.4 — Dispensas do cumprimento da regra 15:

6.4.1 — O navio está isento do cumprimento dos requisitos da regra 15, 1, 2 e 3, de acordo com a regra 15, 7 . . . . . ☐

6.4.2 — O navio está dispensado do cumprimento dos requisitos da regra 15, 1, 2 e 3, de acordo com a regra 2, 2 . . . . . ☐

6.5 — Não aplicação da regra 15:

6.5.1 — Os requisitos da regra 15, 3, não se aplicam ao navio, de acordo com a regra 15, 5, *b*). O navio está afecto, exclusivamente, a:

6.5.1.1 — Tráfegos específicos, nos termos da regra 13-C: . . . . . ☐

6.5.1.2 — Viagens dentro de área ou áreas especiais: . . . ☐

6.5.1.3 — Viagens até 50 milhas do ponto de terra mais próximo, fora da área ou áreas especiais com duração máxima de setenta e duas horas e limitadas a: . . . . . ☐

7 — Sistema de bombagem, de encanamentos e de descarga (regra 18):

7.1 — As saídas dos encanamentos de descarga para o mar, de lastro segregado, estão localizadas:

7.1.1 — Acima da linha de água . . . . . ☐

7.1.2 — Abaixo da linha de água . . . . . ☐

7.2 — As saídas dos encanamentos de descarga para o mar, de lastro limpo, que não sejam do colector de ligação a terra, estão localizadas (*):

(*) Indicar somente as saídas que podem ser controladas.

7.2.1 — Acima da linha de água . . . . . ☐

7.2.2 — Abaixo da linha de água . . . . . ☐

7.3 — As saídas dos encanamentos de descarga para o mar, de lastro sujo ou de água contaminada com hidrocarbonetos provenientes das zonas dos tanques de carga, que não sejam as do colector de ligação a terra, estão localizadas (*):

(*) Indicar somente as saídas que podem ser controladas.

7.3.1 — Acima da linha de água . . . . . ☐

7.3.2 — Abaixo da linha de água, juntamente com um sistema de fluxo parcial, em cumprimento da regra 18, 6, *e*) . . . . . ☐

7.3.3 — Abaixo da linha de água . . . . . ☐

7.4 — Descarga de hidrocarbonetos provenientes das bombas de carga e dos encanamentos para hidrocarbonetos (regra 18, 4 e 5):

7.4.1 — Meios para drenar todas as bombas de carga e encanamentos para hidrocarbonetos no termo da operação de descarga:

7.4.1.1 — Os resíduos de drenagem podem ser descarregados para um tanque de carga ou resíduos . . . . . ☐

7.4.1.2 — A descarga para terra é efectuada através de um encanamento especial de diâmetro reduzido . . . . . ☐

8 — Plano de emergência do navio em caso de poluição por hidrocarbonetos (regra 26):

8.1 — O navio dispõe de um plano de emergência, em caso de poluição por hidrocarbonetos, em cumprimento da regra 26 ☐

9 — Sistemas equivalentes para navios-tanques de produtos químicos que transportem hidrocarbonetos:

9.1 — Como sistemas equivalentes para o transporte de hidrocarbonetos num navio-tanque de produtos químicos, o navio possui o seguinte equipamento, em vez de tanques de resíduos (parágrafo 6.2, acima) e de detectores de superfície de separação de hidrocarbonetos/água (parágrafo 6.3, acima):

9.1.1 — Equipamento separador de hidrocarbonetos/água, capaz de produzir um efluente com teor de hidrocarbonetos inferior a 100 ppm e capacidade de . . . m^3/h . . . . . ☐

9.1.2 — Um tanque de retenção com capacidade de . . . m^3 ☐

9.1.3 — Um tanque para recolhas das águas de lavagens dos tanques, que é:

9.1.3.1 — Um tanque destinado a este fim . . . . . ☐

9.1.3.2 — Um tanque de carga utilizado como tanque de recolha . . . . . ☐

9.1.4 — Uma bomba de trasfega, permanentemente instalada, para descarregar no mar os efluentes que contenham hidrocarbonetos, através do equipamento separador de hidrocarboneto/água . . . . . ☐

9.2 — O equivalente separador de hidrocarboneto/água foi aprovado de acordo com a Resolução A.393 (X), sendo adequado para toda a gama de produtos do anexo I . . . . . ☐

9.3 — O navio possui um certificado de aptidão para o transporte de produtos químicos perigosos a granel, válido . . . . . ☐

10 — Substâncias líquidas nocivas semelhantes a hidrocarbonetos:

De acordo com a regra 14 do anexo II à Convenção, o navio está autorizado a transportar as substâncias líquidas nocivas, semelhantes a hidrocarbonetos, constantes da lista anexa (*).

(*) Anexar a lista, assinada, datada, selada ou carimbada pela autoridade competente, das substâncias nocivas, semelhantes a hidrocarbonetos, que o navio está autorizado a transportar.

Isenções:

A Administração concedeu dispensas do cumprimento dos requisitos dos capítulos II e III do anexo I à Convenção, em conformidade com a regra 2, 4, *a*), no que se refere aos pontos indicados no(s) parágrafo(s) . . . deste registo . . . . . ☐

12 — Equivalências (regra 3):

A Administração aprovou disposições equivalentes a determinados requisitos do anexo I, no que se refere aos dispositivos indicados no(s) parágrafo(s) . . . deste registo . . . . . ☐

Certifica-se que este registo está correcto sob todos os aspectos.

Emitido em . . . (local de emissão do registo).

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

. . . (assinatura da pessoa devidamente autorizada a emitir o registo).

(Selo branco ou carimbo da autoridade emissora, como apropriado.)»

O apêndice III do anexo I da MARPOL 73/78 é substituído pelo seguinte:

«APÊNDICE III

Modelo do Livro de Registo de Hidrocarbonetos

Livro de Registo de Hidrocarbonetos

PARTE I

Operações na casa das máquinas

(para todos os navios)

Nome do navio . . .
Distintivo do navio em número ou letras . . .
Arqueação bruta . . .
Período de . . . a . . .

Nota. — A parte I do Livro de Registo de Hidrocarbonetos será fornecida a todos os navios petroleiros de arqueação bruta igual ou superior a 150 t e a todos os navios de arqueação bruta igual ou superior a 400 t, que não sejam petroleiros, para registo das operações relativas à casa das máquinas. Os navios petroleiros possuirão, também, a parte II do Livro de Registo de Hidrocarbonetos, para registo das respectivas operações de carga e lastragem.

Introdução

As páginas seguintes desta secção compreendem uma vasta lista de operações na casa das máquinas, a registar, quando executadas, no Livro de Registo de Hidrocarbonetos, em conformidade com a regra 20 do anexo I, à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, conforme alterada pelo respectivo Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78). As operações foram agrupadas em secções operacionais, cada uma delas designada por uma letra de código.

No acto de registo no Livro de Registo de Hidrocarbonetos, a data, o código operacional e o número da operação serão inseridos nas colunas respectivas, sendo os pormenores exigidos registados, cronologicamente, nos espaços em branco.

Cada operação completada será assinada e datada pelo oficial ou oficiais responsáveis. Cada página preenchida será assinada pelo comandante do navio.

O Livro de Registo de Hidrocarbonetos contém muitas referências a quantidades de hidrocarbonetos. A reduzida precisão dos instrumentos de medição, as variações de temperatura e as aderências às paredes dos tanques afectarão a precisão destas leituras. Consequentemente, tais factos devem ser tomados em consideração quando se proceda a registo no Livro de Registo de Hidrocarbonetos.

Lista de operações a registar

A — Lastragem ou limpeza dos tanques de combustível líquidos:

1 — Identificação do(s) tanque(s) lastrado(s).

2 — Se forem limpos desde a última vez que contiveram hidrocarbonetos e, em caso negativo, o tipo de hidrocarbonetos anteriormente transportados.

3 — Processo de limpeza:

3.1 — Posição do navio e hora do início e do fim da limpeza;

3.2 — Identificação do(s) tanque(s) no(s) qual(quais) tenha(am) sido utilizado(s) um ou outro método (limpeza com água, por meio de vapor, com produtos químicos; tipo e quantidade de produtos químicos utilizados);

3.3 — Identificação do(s) tanque(s) para o(s) qual(quais) foi trasfegada a água de limpeza.

4 — Lastragem:

4.1 — Posição do navio e hora do início e do fim da lastragem;

4.2 — Quantidade de lastro, se os tanques não estiverem limpos;

4.3 — Posição do navio no início da limpeza;

4.4 — Posição do navio no início da lastragem.

B — Descarga de lastro sujo ou de água de limpeza dos tanques de combustível líquido referidos na secção A:

5 — Identificação do(s) tanque(s).

6 — Posição do navio no início da descarga.

7 — Posição do navio no fim da descarga.

8 — Velocidade(s) do navio durante a descarga.

9 — Método de descarga:

9.1 — Através de equipamento de 100 ppm;

9.2 — Através de equipamento de 15 ppm;

9.3 — Para instalações de recepção.

10 — Quantidade descarregada.

C — Recolha e eliminação de resíduos de hidrocarbonetos (lamas):

11 — Recolha de resíduos de hidrocarbonetos. — Quantidade de resíduos de hidrocarbonetos (lamas) retida a bordo no final de uma viagem, com frequência não superior a uma vez por semana. Quando o navio efectuar viagens curtas, a quantidade deverá ser registada semanalmente ([1]):

11.1 — Lamas separadas (lamas resultantes da purificação de combustíveis e de óleos lubrificantes) e outros resíduos, se aplicável:

– Identificação do(s) tanque(s);
– Capacidade do(s) tanque(s) . . . m^3;
– Quantidade total retida . . . m^3;

11.2 — Outros resíduos (tais como resíduos de hidrocarbonetos resultantes de drenagens, derrames e óleos usados, etc., na casa das máquinas, devido à disposição dos tanques, em adição ao n.º 11.1:

– Identificação do(s) tanque(s);
– Capacidade do(s) tanque(s) . . . m^3;
– Quantidade total retida . . . m^3.

12 — Método de eliminação de resíduos. — Especificar a quantidade de resíduos de hidrocarbonetos eliminada, o(s) tanque(s) esvaziado(s) e a quantidade retida:

12.1 — Para instalações de recepção (identificar o porto) ([2]);

12.2 — Trasfega para outro(s) tanque(s) [indicar tanque(s) e o conteúdo total do(s) tanque(s)];

12.3 — Incinerados (indicar o tempo total da operação);

12.4 — Outro método (especificar qual).

D — Descarga não automática para o mar ou outro método de eliminação das águas das cavernas acumuladas na casa das máquinas:

13 — Quantidade descarregada ou eliminada.

14 — Hora da descarga ou eliminação (ligar e desligar).

15 — Método de descarga ou eliminação:

15.1 — Através de equipamento de 100 ppm (especificar posição do navio no início e no fim);

15.2 — Através de equipamento de 15 ppm (especificar posição do navio no início e no fim);

15.3 — Para instalações de recepção (indicar o porto) ([2]);

15.4 — Trasfega para tanque de resíduos ou para tanque de retenção [indicar o(s) tanque(s); especificar a quantidade trasfegada e a quantidade total retida no(s) tanque(s)].

E — Descarga automática para o mar ou outro método de eliminação das águas das cavernas que se acumulam nas cavernas da casa das máquinas:

16 — Hora e posição do navio em que o sistema foi posto em funcionamento automático para efectuar descarga para o mar.

17 — Hora a que o sistema foi posto em funcionamento automático para efectuar a trasfega da água das cavernas para o tanque de retenção (identificar o tanque).

18 — Hora a que o sistema foi posto em funcionamento manual.

19 — Método de descarga para o mar:

19.1 — Através de equipamento de 100 ppm;

19.2 — Através de equipamento de 15 ppm.

F — Estado do equipamento monitor e de controlo das descargas de hidrocarbonetos:

20 — Hora da avaria do sistema.

21 — Hora a que o sistema ficou operacional.

22 — Causas da avaria.

G — Descargas acidentais e excepcionais de hidrocarbonetos:

23 — Hora da ocorrência.

24 — Local ou posição do navio no momento da ocorrência.

25 — Quantidade aproximada e tipo de hidrocarbonetos.

26 — Circunstâncias da descarga ou de fuga, suas causas e observações gerais.

H — Abastecimento de combustível e de óleo lubrificante a granel:

27 — Abastecimento:

27.1 — Local do abastecimento;

27.2 — Hora do abastecimento;

27.3 — Tipo e quantidade de fuelóleo e identificação do(s) tanque(s) [especificar quantidade adicionada e a quantidade total existente no(s) tanque(s)];

27.4 — Tipo e quantidade de óleo lubrificante e identificação do(s) tanque(s) [especificar a quantidade adicionada e o conteúdo total do(s) tanque(s)].

I — Procedimentos operacionais suplementares e observações gerais.

Nome do navio . . .

Distintivo em numero ou letras . . .

Operações de carga/lastragem (navios petroleiros) (*)/ operações na casa das máquinas (todos os navios) (*)

Data	Código (letra)	Operação (número)	Registo de operação/assinatura do oficial encarregado

(*) Riscar o que não interessa.

Assinatura do comandante. . .

Livro de Registo de Hidrocarbonetos

PARTE II

Operações de carga/lastragem

(para navios petroleiros)

Nome do navio . . .

Distintivo do navio em número ou letras . . .

Arqueação bruta . . .

Período de . . . a . . .

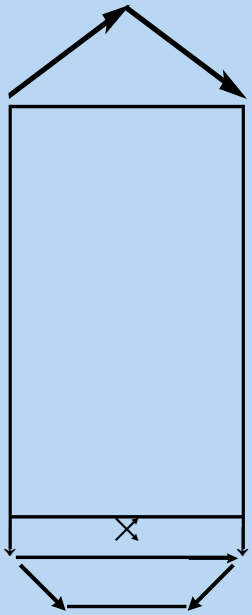
Nota. — Todos os navios petroleiros de arqueação bruta igual ou superior a 150 t possuirão a parte II do Livro de Registo de Hidrocarbonetos, para registo das respectivas operações de carga/lastragem. Esses navios possuirão, também, a parte I do Livro de Registo de Hidrocarbonetos, para registo das operações inerentes à casa das máquinas.

Nome do navio . . .

Distintivo do navio em número ou letras . . .

Esquema dos tanques de carga e de resíduos

(a ser preenchido a bordo)



Casa das bombas

Identificação dos tanques	Capacidade
Altura do(s) tanque(s) de resíduos:	

[Indicar a capacidade de cada tanque e a altura do(s) tanque(s) de resíduos].

Introdução

As páginas seguintes desta secção compreendem uma vasta lista de operações de carga e de lastragem a registar, quando executadas, no Livro de Registo de Hidrocarbonetos, em conformidade com a regra 20 do anexo I à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição pelos Navios, 1973, conforme alterada pelo respectivo Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78). As operações foram agrupadas em secções operacionais, cada uma designada por uma letra de código.

No acto de registo no Livro de Registo de Hidrocarbonetos, a data, o código operacional e o número da operação serão inseridos nas colunas respectivas, sendo os pormenores exigidos registados, cronologicamente, nos espaços em branco.

Cada operação completada será assinada e datada pelo oficial ou oficiais responsáveis. Cada página preenchida será assinada pelo comandante do navio. Relativamente aos navios petroleiros utilizados em tráfegos específicos, em conformidade com a regra 13-C do anexo I à MARPOL 73/78, os registos efectuados no Livro de Registo de Hidrocarbonetos serão visados pela autoridade competente do Estado do porto ([3]).

O Livro de Registo de Hidrocarbonetos contém muitas referências a quantidades de hidrocarbonetos. A reduzida precisão dos instrumentos de medida dos tanques, as variações de temperatura e as aderências às paredes dos tanques afectarão a precisão destas leituras. Consequentemente, tais factos devem ser tomados em consideração quando se proceda a registo no Livro de Registo de Hidrocarbonetos.

Lista de operações a registar

A — Carga de hidrocarbonetos:

1 — Local de embarque.

2 — Tipo de hidrocarbonetos carregados e identificação do(s) tanque(s).

3 — Quantidade total de hidrocarbonetos carregados [especificar a quantidade adicionada e o conteúdo total do(s) tanque(s)].

B — Trasfega interna da carga de hidrocarbonetos durante a viagem:

4 — Identificação do(s) tanque(s):

4.1 — De. . .

4.2 — Para. . . [especificar a quantidade trasfegada e total do(s) tanque(s)]

5 — O(s) tanque(s) mencionado(s) no n.º 4.1 ficou (ficaram) vazio(s)? (Se não, especificar a quantidade retida.)

C — Descarga de hidrocarbonetos:

6 — Local da descarga.

7 — Identificação do(s) tanque(s) descarregado(s).

8 — O(s) tanque(s) ficou(ficaram) vazio(s)? (Se não, especificar a quantidade retida.)

D — Lavagem com petróleo bruto (aplicável somente a navios-tanques com COW) (a preencher para cada tanque lavado com petróleo bruto):

9 — Porto em que foi efectuada a lavagem com petróleo bruto ou posição do navio, se efectuada entre dois portos de descarga.

10 — Identificação do tanque lavado ([4]).

11 — Número de máquinas em uso.

12 — Hora do início da lavagem.

13 — Método de lavagem utilizado ([5]).

14 — Pressão da linha de lavagem.

15 — Hora em que a lavagem foi completada ou interrompida.

16 — Método nacional que determina se o(s) tanque(s) estava(m) seco(s).

17 — Observações ([6]).

E — Lastragem dos tanques de carga:

18 — Posição do navio no início e no fim da lastragem.

19 — Processo de lastragem:

19.1 — Identificação do(s) tanque(s) lastrado(s);

19.2 — Hora do início e do termo;

19.3 — Quantidade de lastro recebido. Indicação da quantidade total de lastro por cada tanque envolvido na operação.

F — Lastragem dos tanques destinados a lastro limpo (aplicável somente, a navios tanques com CBT):

20 — Identificação do(s) tanque(s) lastrado(s).

21 — Posição do navio quando, no(s) tanque(s) destinado(s) a lastro limpo, foi embarcada água para lavagens ou para a lastragem do navio no porto.

22 — Posição do navio quando a(s) bomba(s) e o(s) encanamento(s) foram lavados com água e esta foi descarregada para um tanque de resíduos.

23 — Quantidade de água, com teor de hidrocarbonetos, resultante da lavagem dos encanamentos e trasfega para o(s) tanque(s) de resíduos ou para o(s) tanque(s) de carga, no(s) qual(quais) os resíduos são previamente armazenados [identificar o(s) tanque(s)]. Especificar a quantidade total.

24 — Posição do navio quando foi embarcada água de lastro adicional no(s) tanque(s) destinado(s) a lastro limpo.

25 — Hora e posição do navio quando foram fechadas as válvulas que separam os tanques destinados a lastro limpo das linhas de carga e de drenagem.

26 — Quantidade de lastro limpo embarcado.

G — Limpeza dos tanques de carga:

27 — Identificação do(s) tanque(s) limpo(s).

28 — Porto ou posição do navio.

29 — Duração da limpeza.

30 — Método de limpeza ([7]).

31 — As águas de lavagem dos tanques foram trasfegadas para:

31.1 — Instalações de recepção (especificar porto e quantidade) ([2]);

31.2 — Tanque(s) de resíduos ou tanque(s) de carga utilizados como tanque(s) de resíduos [identificar o(s) tanque(s)]; especificar a quantidade trasfegada e a quantidade total.

H — Descarga do lastro sujo:

32 — Identificação do(s) tanque(s).

33 — Posição do navio no início da descarga para o mar.

34 — Posição do navio no fim da descarga para o mar.

35 — Quantidade descarregada para o mar.

36 — Velocidade(s) do navio durante a descarga.

37 — O equipamento monitor e de controlo de descarga esteve em funcionamento durante a descarga?

38 — Foi mantido um controlo regular do efluente e da superfície da água na zona da descarga?

39 — Quantidade de água, com teor de hidrocarbonetos, trasfegada para o(s) tanque(s) de resíduos [identificar o(s) tanque(s)].

40 — Descarga para instalações de recepção em terra (identificar o porto e indicar a quantidade) ([2]).

I — Descarga para o mar da água dos tanques de resíduos:

41 — Identificação do(s) tanque(s) de resíduos.

42 — Tempo de decantação desde a última entrada de resíduos; ou

43 — Tempo de decantação desde a última descarga.

44 — Hora e posição do navio no início da descarga.

45 — Capacidade residual total no início da descarga.

46 — Capacidade residual até à superfície de separação de hidrocarbonetos/água no início da descarga.

47 — Quantidade global descarregada e débito de descarga.

48 — Última quantidade descarregada e débito de descarga.

49 — Hora e posição do navio no fim da descarga.

50 — O equipamento monitor e de controlo de descarga esteve em funcionamento durante a descarga?

51 — Capacidade residual até à superfície de separação de hidrocarbonetos/água no fim da descarga.

52 — Velocidade do navio durante a descarga.

53 — Foi mantido um controlo regular do efluente e da superfície da água na zona da descarga?

54 — Confirmar se foram fechadas todas as válvulas utilizáveis do sistema de encanamentos do navio no fim da descarga dos tanques de resíduos.

J — Eliminação de resíduos e de misturas com teor de hidrocarbonetos, que não podem ser tratados de outro modo:

55 — Identificação do(s) tanque(s).

56 — Quantidade eliminada de cada tanque. (Indicar a quantidade retida.)

57 — Método de eliminação:

57.1 — Para instalações de recepção (identificar o porto e indicar a quantidade) ([2]);

57.2 — Misturados com a carga (especificar quantidade);

57.3 — Trasfegados para outro(s) tanque(s): identificar o(s) tanque(s); especificar a quantidade total trasfegada e a quantidade total existente no(s) tanque(s);

57.4 — Outro método (especificar qual); especificar a quantidade eliminada.

K — Descarga de lastro limpo contido nos tanques de carga:

58 — Posição do navio no início da descarga de lastro limpo.

59 — Identificação do(s) tanque(s) descarregado(s).

60 — No fim da descarga o(s) tanque(s) ficou (ficaram) vazio(s)?

61 — Posição do navio no fim da descarga, se for diferente da indicada no n.º 58.

62 — Foi mantido um controlo regular do efluente e da superfície da água na zona de descarga?

L — Descarga do lastro dos tanques destinados a lastro limpo (aplicável, somente, a navios-tanques com CBT):

63 — Identificação do(s) tanque(s) descarregado(s).

64 — Hora e posição do navio no início da descarga de lastro limpo para o mar.

65 — Hora e posição do navio no fim da descarga para o mar.

66 — Quantidade descarregada:

66.1 — Para o mar; ou

66.2 — Para instalações de recepção (identificar o porto).

67 — Verificou-se algum indício de poluição, por hidrocarbonetos, antes ou durante a descarga da água de lastro para o mar?

68 — A descarga foi controlada através de um aparelho de medição do teor de hidrocarbonetos?

69 — Hora e posição do navio quando, após a deslastragem, foram fechadas as válvulas que separam os tanques de lastro limpo dos encanamentos de carga e de descarga.

M — Estado do equipamento monitor e de controlo das descargas de hidrocarbonetos:

70 — Hora da avaria no sistema.

71 — Hora em que o sistema ficou reparado.

72 — Causas da avaria.

N — Descargas acidentais e excepcionais de hidrocarbonetos:

73 — Hora da ocorrência.

74 — Porto ou posição do navio no momento da ocorrência.

75 — Quantidade aproximada e tipo de hidrocarbonetos.

76 — Circunstâncias da descarga ou da fuga, suas causas e observações gerais.

O — Procedimentos operacionais suplementares e observações gerais:

Navios-tanques utilizados em tráfegos especiais.

P — Embarque de água de lastro:

77 — Identificação do(s) tanque(s) lastrado(s).

78 — Posição do navio no momento da lastragem.

79 — Quantidade total de lastro embarcado, em metros cúbicos.

80 — Observações.

Q — Redistribuição da água de lastro a bordo:

81 — Motivos da redistribuição.

R — Descarga da água de lastro para instalações de recepção:

82 — Porto(s) no(s) qual (quais) a água de lastro foi descarregada.

83 — Nome ou designação da instalação de recepção.

84 — Quantidade total de água de lastro descarregada, em metros cúbicos

85 — Data, assinatura e carimbo do funcionário da autoridade portuária.

Nome do navio. . .

Distintivo em número ou letras. . .

Operações de carga/lastragem (navios petroleiros) (*)/ operações na casa das máquinas (todos os navios) (*)

Data	Código (letra)	Operação (número)	Registo de operação/assinatura do oficial encarregado

(*) Riscar o que não interessa.

Assinatura do comandante. . .

(1) Só para tanques que constem dos n.os 3 dos modelos A e B do suplemento ao certificado IOPP.

(2) Os comandantes dos navios deverão obter do operador das instalações de recepção, as quais incluem batelões e auto-tanques, um recibo ou um certificado onde se indique o número de lavagens dos tanques, a quantidade de lastro sujo, de resíduos ou de misturas de hidrocarbonetos trasfegados, bem como a data e hora de trasfega. Este recibo ou certificado, se anexado ao Livro de Registo de Hidrocarbonetos, poderá auxiliar o comandante a provar que o seu navio não esteve envolvido num alegado incidente de poluição. O recibo ou certificado deverá ser conservado junto ao Livro de Registo de Hidrocarbonetos.

(3) Esta frase será inserida unicamente no Livro de Registo de Hidrocarbonetos de um navio-tanque utilizado em tráfegos específicos.

(4) Quando um tanque individual possui máquinas que não possam funcionar simultaneamente, tal como descrito no Manual de Operações e Equipamento, então a secção sujeita a lavagem com petróleo bruto deve ser identificada, ex.: n.º 2 centro, secção seguinte.

(5) De acordo com o Manual de Operações e Equipamento, especificar qual o método de lavagem, simples ou complexo. Se for usado o método complexo, indicar o arco vertical abrangido pelas máquinas e o número de vezes que o arco é abrangido por cada etapa específica do programa.

(6) Se os procedimentos constantes do Manual de Operações e Equipamento não forem seguidos, os motivos devem ser expostos na secção de observações.

(7) Lavagem manual por jacto de mangueira, lavagem mecânica e ou limpeza química. Neste último caso, especificar o produto químico utilizado e a quantidade respectiva.»

MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL

Decreto-Lei n.º 188/98

de 10 de Julho

A fragata *D. Fernando II e Glória*, que sofreu um incêndio em 1963, está em vias de ser completamente recuperada e restaurada.

Como valioso património nacional e digna representante das tradições das caravelas, naus e fragatas portuguesas que, durante vários séculos, escreveram as mais gloriosas páginas da nossa história, a fragata *D. Fernando II e Glória* deverá transformar-se num pólo vivo de divulgação dessas tradições do mar, tendo em conta o alto significado que a componente marítima assume nas comemorações do V Centenário do Ciclo das Navegações Portuguesas e do encontro de culturas presentes na realização da EXPO 98.

Para o esforço da sua recuperação contribuíram, decididamente, várias entidades públicas e privadas, conscientes de que a conservação e valorização do património cultural nacional constitui imperativo moral de todos os portugueses.

Tendo como base o protocolo de Outubro de 1990 celebrado entre a Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses e a Marinha, foram posteriormente assinados outros acordos que consubstanciaram as diversas participações no projecto de recuperação e utilização do navio e que constituíram uma base sólida de cooperação no espírito da valorização daquele património.

Torna-se hoje necessário equacionar o enquadramento jurídico da fragata *D. Fernando II e Glória* dadas as condições específicas e únicas do projecto e do navio como repositório das tradições marítimas de Portugal.

A partir de 1945, a fragata *D. Fernando II e Glória* deixou de pertencer ao efectivo das «unidades navais» e passou a ser utilizada «para os fins de instrução e de utilização compatíveis com o estado em que se encontra», conforme se dispunha na Portaria n.º 10 827, de 9 de Janeiro daquele ano, tendo sido afecta à instrução náutica de jovens até ao sinistro de que foi vítima em 1963.

O Decreto-Lei n.º 193/81, de 8 de Julho, veio definir o estatuto das «unidades auxiliares da Marinha» onde se deverá inserir, como navio histórico, a fragata *D. Fernando II e Glória* com as especificidades objecto do presente diploma que, face à experiência adquirida no desenvolvimento do projecto, visa adequar as bases do protocolo celebrado em Outubro de 1990.

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objecto

O presente diploma define a natureza e o estatuto da fragata *D. Fernando II e Glória*, bem como a sua inserção orgânica na Marinha.

Artigo 2.º

Natureza

1 — A fragata *D. Fernando II e Glória*, navio histórico, é uma unidade auxiliar da Marinha com as especificidades decorrentes do presente diploma e destina-se a contribuir para as acções de divulgação e aprendizagem da história marítima portuguesa.

2 — A fragata *D. Fernando II e Glória* é equiparada a uma «unidade naval» para efeitos de exercício de funções de comando ou outras próprias da prestação de serviço a bordo pelo pessoal militar da Armada.

Artigo 3.º

Dependência

1 — A fragata *D. Fernando II e Glória* fica na dependência do Chefe do Estado-Maior da Armada, podendo ser atribuída ao Museu da Marinha.