

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Decreto n.º 48/90

de 7 de Novembro

Nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 200.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo único. São aprovadas, para adesão, as emendas de 1984 introduzidas ao anexo ao Protocolo da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL 73), concluídas em Londres em 7 de Setembro de 1984, cuja versão autêntica em língua inglesa e respectiva tradução para língua portuguesa seguem em anexo ao presente decreto.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 6 de Setembro de 1990. — *Aníbal António Cavaco Silva* — *Joaquim Fernando Nogueira* — *João de Deus Rogado Salvador Pinheiro* — *Álvaro Severiano da Silva Magalhães* — *Fernando Nunes Ferreira Real*.

Ratificado em 28 de Setembro de 1990.

Publique-se.

O Presidente da República, MÁRIO SOARES.

Referendado em 3 de Outubro de 1990.

O Primeiro-Ministro, *Aníbal António Cavaco Silva*.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

ANNEX I

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY OIL

Regulation 1

Definitions

The existing texts of paragraphs (26) and (27) are replaced by the following:

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

- (a) for which the building contract is placed after 1 June 1979; or
- (b) in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction after 1 January 1980; or
- (c) the delivery of which is after 1 June 1982; or
- (d) which has undergone a major conversion:
 - (i) for which the contract is placed after 1 June 1979; or
 - (ii) in the absence of a contract, the construction work of which is begun after 1 January 1980; or
 - (iii) which is completed after 1 June 1982;

except that, for oil tankers of 70,000 tons deadweight and above, the definition in paragraph (6) of this Regulation shall apply for the purposes of Regulation 13(1) of this Annex.

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

Regulation 9

Control of Discharge of Oil

The existing text of sub-paragraph (1)(a)(vi) is replaced by the following:

“(vi) the tanker has in operation an oil discharge monitoring and control system and a slop tank arrangement as required by Regulation 15 of this Annex.”

The existing text of sub-paragraph (1)(b)(v) is replaced by the following:

“(v) the ship has in operation an oil discharge monitoring and control system, oily-water separating equipment, oil filtering equipment or other installation as required by Regulation 16 of this Annex.”

The existing text of paragraph (4) is replaced by the following:

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

- (a) the oily mixture does not originate from cargo pump-room bilges;
- (b) the oily mixture is not mixed with oil cargo residues;
- (c) the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million; and
- (d) the ship has in operation oil filtering equipment complying with Regulation 16(7) of this Annex.”

Regulation 10

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

The existing texts of paragraphs (2), (3) and (4) are replaced by the following:

“(2) Subject to the provisions of Regulation 11 of this Annex:

- (a) any discharge into the sea of oil or oily mixture from any oil tanker and any ship of 400 tons gross tonnage and above other than an oil tanker shall be prohibited while in a special area;
- (b) any discharge into the sea of oil or oily mixture from a ship of less than 400 tons gross tonnage, other than an oil tanker, shall be prohibited while in a special area, except when the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million or alternatively when all of the following conditions are satisfied:
 - (i) the ship is proceeding en route;
 - (ii) the oil content of the effluent is less than 100 parts per million; and
 - (iii) the discharge is made as far as practicable from the land, but in no case less than 12 nautical miles from the nearest land.
- (3) (a) The provisions of paragraph (2) of this Regulation shall not apply to the discharge of clean or segregated ballast.
- (b) The provisions of sub-paragraph (2)(a) of this Regulation shall not apply to the discharge of processed bilge water from machinery spaces, provided that all the following conditions are satisfied:
 - (i) the bilge water does not originate from cargo pump-room bilges;
 - (ii) the bilge water is not mixed with oil cargo residues;
 - (iii) the ship is proceeding en route;
 - (iv) the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million;
 - (v) the ship has in operation oil filtering equipment complying with Regulation 16(7) of this Annex; and
 - (vi) the filtering system is equipped with a stopping device which will ensure that the discharge is automatically stopped when the oil content of the effluent exceeds 15 parts per million.
- (4) (a) No discharge into the sea shall contain chemicals or other substances in quantities or concentrations which are hazardous to the marine environment or chemicals or other substances introduced for the purpose of circumventing the conditions of discharge specified in this Regulation.
- (b) The oil residues which cannot be discharged into the sea in compliance with paragraph (2) or (3) of this Regulation shall be retained on board or discharged to reception facilities.”

Regulation 13

Segregated Ballast Tanks, Dedicated Clean Ballast Tanks and Crude Oil Washing

The existing text of paragraph (3) is replaced by the following:

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

- (a) on those rare voyages when weather conditions are so severe that, in the opinion of the master, it is necessary to carry additional ballast water in cargo tanks for the safety of the ship;

- (b) in exceptional cases where the particular character of the operation of an oil tanker renders it necessary to carry ballast water in excess of the quantity required under paragraph (2) of this Regulation, provided that such operation of the oil tanker falls under the category of exceptional cases as established by the Organization.

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

Regulation 13A

Requirements for Oil Tankers with Dedicated Clean Ballast Tanks

Paragraph (4)(b) is deleted and paragraph (4)(a) is renumbered as (4).

Regulation 13B

Requirements for Crude Oil Washing

The following words are added to the end of paragraph (3):

"and as may be further amended."

Paragraph (5)(b) is deleted and paragraph (5)(a) is renumbered as (5).

Regulation 13C

Existing Tankers Engaged in Specific Trades

The first phrase of paragraph (1) is amended to read as follows:

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

The existing text of paragraph (2)(a) is replaced by the following:

"(a) subject to the exceptions provided for in Regulation 11 of this Annex, all ballast water, including clean ballast water, and tank washing residues are retained on board and transferred to the reception facilities and the appropriate entry in the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex is endorsed by the competent Port State Authority;"

Paragraph (3) is deleted.

Regulation 14

The title of the Regulation is replaced by the following:

"Segregation of Oil and Water Ballast and Carriage of Oil in Forepeak Tanks"

The following new paragraphs are added to the existing text:

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

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

Regulation 15

Retention of Oil on Board

The existing text of paragraph (2)(c) is replaced by the following:

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

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

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

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

The last sentence of the existing text of paragraph (3)(a) is replaced by the following:

"(a) The oil discharge monitoring and control system shall be designed and installed in compliance with the Guidelines and Specifications for Oil Discharge Monitoring and Control Systems for Oil Tankers developed by the Organization.* Administrations may accept such specific arrangements as detailed in the Guidelines and Specification."

The following footnote is added to paragraph (3)(a):

The existing text of paragraph (5) is replaced by the following:

"(5) (a) The Administration may waive the requirements of paragraphs (1), (2) and (3) of this Regulation for any oil tanker which engages exclusively on voyages both of 72 hours or less in duration and within 50 miles from the nearest land, provided that the oil tanker is engaged exclusively in trades between ports or terminals within a State Party to the present Convention. Any such waiver shall be subject to the requirement that the oil tanker shall retain on board all oily mixtures for subsequent discharge to reception facilities and to the determination by the Administration that facilities available to receive such oily mixtures are adequate.

(b) The Administration may waive the requirements of paragraph (3) of this Regulation for oil tankers other than those referred to in sub-paragraph (a) of this paragraph in cases where:

- (i) the tanker is an existing oil tanker of 40,000 tons deadweight or above, as referred to in Regulation 13C(1) of this Annex, engaged in specific trades, and the conditions specified in Regulation 13C(2) are complied with; or
- (ii) the tanker is engaged exclusively in one or more of the following categories of voyages:
 - (1) voyages within special areas; or
 - (2) voyages within 50 miles from the nearest land outside special areas where the tanker is engaged in:
 - (aa) trades between ports or terminals of a State Party to the present Convention; or
 - (bb) restricted voyages as determined by the Administration, and of 72 hours or less in duration;

provided that all of the following conditions are complied with:

- (3) all oily mixtures are retained on board for subsequent discharge to reception facilities;
- (4) for voyages specified in sub-paragraph (b)(ii)(2) of this paragraph, the Administration has determined that adequate reception facilities are available to receive such oily mixtures in those oil loading ports or terminals the tanker calls at;
- (5) the International Oil Pollution Prevention Certificate, when required, is endorsed to the effect that the ship is exclusively engaged in one or more of the categories of voyages specified in sub-paragraphs (b)(ii)(1) and (b)(ii)(2)(bb) of this paragraph; and
- (6) the quantity, time, and port of the discharge are recorded in the Oil Record Book."

The existing text of paragraph (7) is replaced by the following:

"(7) The requirements of paragraphs (1), (2) and (3) of this Regulation shall not apply to oil tankers carrying asphalt or other products subject to the provisions of this Annex, which through their physical properties inhibit effective product/water separation and monitoring, for which the control of discharge under Regulation 9 of this Annex shall be effected by the retention of residues on board with discharge of all contaminated washings to reception facilities."

Regulation 16

The existing text of Regulation 16 is replaced by the following:

"Oil Discharge Monitoring and Control System and Oily-Water Separating and Oil Filtering Equipment"

(1) Any ship of 400 tons gross tonnage and above but less than 10,000 tons gross tonnage shall be fitted with oily-water separating equipment (100 ppm equipment) complying with paragraph (6) of this Regulation. Any such ship which carries large quantities of oil fuel shall comply with paragraph (2) of this Regulation or paragraph (1) of Regulation 14.

* Reference is made to the Guidelines and Specifications for Oil Discharge Monitoring and Control Systems for Oil Tankers adopted by the Organization by resolution A.496(XII)."

- (2) Any ship of 10,000 tons gross tonnage and above shall be fitted either:
- with oily-water separating equipment (100 ppm equipment) complying with paragraph (6) of this Regulation and with an oil discharge monitoring and control system complying with paragraph (5) of this Regulation; or
 - with oil filtering equipment (15 ppm equipment) complying with paragraph (7) of this Regulation.
- (3) (a) The Administration may waive the requirements of paragraphs (1) and (2) of this Regulation for any ship engaged exclusively on:
- voyages within special areas; or
 - voyages within 12 miles of the nearest land outside special areas, provided the ship is in:
 - trade between ports or terminals within a State Party to the present Convention; or
 - restricted voyages as determined by the Administration;
- provided that all of the following conditions are complied with:
- the ship is fitted with a holding tank having a volume adequate, to the satisfaction of the Administration, for the total retention on board of the oily bilge water;
 - all oily bilge water is retained on board for subsequent discharge to reception facilities;
 - the Administration has determined that adequate reception facilities are available to receive such oily bilge water in a sufficient number of ports or terminals the ship calls at;
 - the International Oil Pollution Prevention Certificate, when required, is endorsed to the effect that the ship is exclusively engaged on the voyages specified in sub-paragraph (a)(i) or (a)(ii)(2) of this paragraph; and
 - the quantity, time, and port of the discharge are recorded in the Oil Record Book.
- (b) The Administration shall ensure that ships of less than 400 tons gross tonnage are equipped, as far as practicable, to retain on board oil or oily mixtures or discharge them in accordance with the requirements of Regulation 9(1)(b) of this Annex.
- (4) For existing ships the requirements of paragraphs (1), (2) and (3) of this Regulation shall apply three years after the date of entry into force of the present Convention.
- (5) An oil discharge monitoring and control system shall be of a design approved by the Administration. In considering the design of the oil content meter to be incorporated into the system, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization.* The system shall be fitted with a recording device to provide a continuous record of the oil content in parts per million. This record shall be identifiable as to time and date and shall be kept for at least three years. The system shall come into operation when there is any discharge of effluent into the sea and shall be such as will ensure that any discharge of oily mixture is automatically stopped when the oil content of effluent exceeds that permitted by Regulation 9(1)(b) of this Annex. Any failure of the system shall stop the discharge and be noted in the Oil Record Book. The defective unit shall be made operable before the ship commences its next voyage unless it is proceeding to a repair port. Existing ships shall comply with all of the provisions specified above except that the stopping of the discharge may be performed manually.
- (6) Oily-water separating equipment referred to in paragraphs (1) and (2)(a) of this Regulation shall be of a design approved by the Administration and shall be such as will ensure that any oily mixture discharged into the sea after passing through the system has an oil content of less than 100 parts per million. In considering the design of such equipment, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization.*
- (7) Oil filtering equipment referred to in paragraph (2)(b) of this Regulation shall be of a design approved by the Administration and shall be such as will ensure that any oily mixture discharged into the sea after passing through the system or systems has an oil content not exceeding 15 parts per million. It shall be provided with alarm arrangements to indicate when this level cannot be maintained. In considering the design of such equipment, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization.* In the case of ships less than 10,000 tons gross tonnage, other than those carrying large quantities of oil fuel or those discharging bilge water under Regulation 10(3)(b), which are provided with oil filtering equipment in lieu of oily-water separating equipment, the requirements for the alarm arrangements shall be complied with as far as reasonable and practicable."
- (2) In every oil tanker, pipelines for the discharge to the sea of ballast water or oil contaminated water from cargo tank areas which may be permitted under Regulation 9 or Regulation 10 of this Annex shall be led to the open deck or to the ship's side above the waterline in the deepest ballast condition. Different piping arrangements to permit operation in the manner permitted in sub-paragraphs (6)(a) to (e) of this Regulation may be accepted.
- (3) In new oil tankers means shall be provided for stopping the discharge into the sea of ballast water or oil contaminated water from cargo tank areas, other than those discharges below the waterline permitted under paragraph (6) of this Regulation, from a position on the upper deck or above located so that the manifold in use referred to in paragraph (1) of this Regulation and the discharge to the sea from the pipelines referred to in paragraph (2) of this Regulation may be visually observed. Means for stopping the discharge need not be provided at the observation position if a positive communication system such as a telephone or radio system is provided between the observation position and the discharge control position.
- (4) Every new oil tanker required to be provided with segregated ballast tanks or fitted with a crude oil washing system shall comply with the following requirements:
- it shall be equipped with oil piping so designed and installed that oil retention in the lines is minimized; and
 - means shall be provided to drain all cargo pumps and all oil lines at the completion of cargo discharge, where necessary by connexion to a stripping device. The line and pump drainings shall be capable of being discharged both ashore and to a cargo tank or a slop tank. For discharge ashore a special small diameter line shall be provided and shall be connected outboard of the ship's manifold valves.
- (5) Every existing crude oil tanker required to be provided with segregated ballast tanks, or to be fitted with a crude oil washing system, or to operate with dedicated clean ballast tanks, shall comply with the provisions of paragraph (4)(b) of this Regulation.
- (6) On every oil tanker the discharge of ballast water or oil contaminated water from cargo tank areas shall take place above the waterline, except as follows:
- Segregated ballast and clean ballast may be discharged below the waterline:
 - in ports or at offshore terminals, or
 - at sea by gravity,
- provided that the surface of the ballast water has been examined immediately before the discharge to ensure that no contamination with oil has taken place.
- Existing oil tankers which, without modification, are not capable of discharging segregated ballast above the waterline may discharge segregated ballast below the waterline at sea, provided that the surface of the ballast water has been examined immediately before the discharge to ensure that no contamination with oil has taken place.
 - Existing oil tankers operating with dedicated clean ballast tanks, which without modification are not capable of discharging ballast water from dedicated clean ballast tanks above the waterline, may discharge this ballast below the waterline provided that the discharge of the ballast water is supervised in accordance with Regulation 13A(3) of this Annex.
 - On every oil tanker at sea, dirty ballast water or oil contaminated water from tanks in the cargo area, other than slop tanks, may be discharged by gravity below the waterline, provided that sufficient time has elapsed in order to allow oil/water separation to have taken place and the ballast water has been examined immediately before the discharge with an oil/water interface detector referred to in Regulation 15(3)(b) of this Annex, in order to ensure that the height of the interface is such that the discharge does not involve any increased risk of harm to the marine environment.
 - On existing oil tankers at sea, dirty ballast water or oil contaminated water from cargo tank areas may be discharged below the waterline, subsequent to or in lieu of the discharge by the method referred to in sub-paragraph (d) of this paragraph, provided that:
 - a part of the flow of such water is led through permanent piping to a readily accessible location on the upper deck or above where it may be visually observed during the discharge operation; and
 - such part flow arrangements comply with the requirements established by the Administration, which shall contain at least all the provisions of the Specifications for the Design, Installation and Operation of a Part Flow System for Control of Overboard Discharges adopted by the Organization."

The following footnote is added to paragraphs (5), (6) and (7) of Regulation 16:

Regulation 18

Pumping, Piping and Discharge Arrangements of Oil Tankers

The existing text of Regulation 18 is replaced by the following:

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

* Reference is made to the Recommendation on International Performance and Test Specifications for Oily-Water Separating Equipment and Oil Content Meters adopted by the Organization by Resolution A.393(X)."

Regulation 20

Oil Record Book

The existing texts of paragraphs (1) and (2) are replaced by the following:

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

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

- (a) for machinery space operations (all ships):
 - (i) ballasting or cleaning of oil fuel tanks;
 - (ii) discharge of dirty ballast or cleaning water from tanks referred to under (i) of the sub-paragraph;
 - (iii) disposal of oily residues (sludge);
 - (iv) discharge overboard or disposal otherwise of bilge water which has accumulated in machinery spaces.
- (b) for cargo/ballast operations (oil tankers):
 - (i) loading of oil cargo;
 - (ii) internal transfer of oil cargo during voyage;
 - (iii) unloading of oil cargo;
 - (iv) ballasting of cargo tanks and dedicated clean ballast tanks;
 - (v) cleaning of cargo tanks including crude oil washing;
 - (vi) discharge of ballast except from segregated ballast tanks;
 - (vii) discharge of water from slop tanks;
 - (viii) closing of all applicable valves or similar devices after slop tank discharge operations;
 - (ix) closing of valves necessary for isolation of dedicated clean ballast tanks from cargo and stripping lines after slop tank discharge operations;
 - (x) disposal of residues."

The second sentence of paragraph (4) is replaced by the following:

"Each completed operation shall be signed by the officer or officers in charge of the operations concerned and each completed page shall be signed by the master of the ship."

The following new paragraph is added to the existing text:

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

Regulation 21

Special Requirements for Drilling Rigs and other Platforms

The following new sub-paragraph is added to the existing text:

- "(d) Outside special areas and more than 12 nautical miles from the nearest land and subject to the provisions of Regulation 11 of this Annex, the discharge from such drilling rigs and platforms when stationary into the sea of oil or oily mixtures shall be prohibited except when the oil content of the discharges without dilution does not exceed 100 parts per million unless there are appropriate national regulations which are more stringent, in which case the appropriate national regulations shall apply."

Regulation 25

Subdivision and Stability

The existing text of sub-paragraph (a) of paragraph (2) is replaced by the following and sub-paragraphs (b), (c) and (d) are renumbered as (d), (e) and (f):

"(a) Side damage

- (i) Longitudinal extent $1/3(L^{2/3})$ or 14.5 metres, whichever is less
- (ii) Transverse extent $B/5$ or 11.5 metres, whichever is less

(Inboard from the ship's side at right angles to the centreline at the level of the summer load line)

- (iii) Vertical extent From the moulded line of the bottom shell plating at centreline, upwards without limit

- (b) Bottom damage

	For 0.3L from the forward perpendicular of the ship	Any other part of the ship
(i) Longitudinal extent	$1/3(L^{2/3})$ or 14.5 metres, whichever is less	$1/3(L^{2/3})$ or 5 metres, whichever is less
(ii) Transverse extent	$B/6$ or 10 metres, whichever is less	$B/6$ or 5 metres, whichever is less
(iii) Vertical extent	$B/15$ or 6 metres, whichever is less, measured from the moulded line of the bottom shell plating at centreline	$B/15$ or 6 metres, whichever is less, measured from the moulded line of the bottom shell plating at centreline

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

The existing text of sub-paragraph (3)(c) is replaced by the following:

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

The following new sub-paragraph is added to the existing text of paragraph (3):

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

The existing text of paragraph (4)(b) is replaced by the following:

- "(b) The permeabilities assumed for spaces flooded as a result of damage shall be as follows:

Spaces	Permeabilities
Appropriated to stores	0.60
Occupied by accommodation	0.95
Occupied by machinery	0.85
Void	0.95
Intended for consumable liquids	0 to 0.95*
Intended for other liquids	0 to 0.95*

The first phrase of paragraph (5) is amended to read:

- "(5) The Master of every new oil tanker and the person in charge of a new non-self-propelled oil tanker to which this Annex applies shall be supplied in an approved form with:"

Appendix II

The existing form of Certificate is replaced by the following forms:

"FORMS OF CERTIFICATE AND SUPPLEMENTS

INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

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

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

(full designation of the country)

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

Name of ship	Distinctive number or letters	Port of registry	Gross tonnage

* The permeability of partially filled compartments shall be consistent with the amount of liquid carried in the compartment. Whenever damage penetrates a tank containing liquids, it shall be assumed that the contents are completely lost from that compartment and replaced by salt water up to the level of the final plane of equilibrium."

Type of ship:

FORM A

Oil tanker*

Ship other than an oil tanker with cargo tanks coming under Regulation 2(2) of Annex I of the Convention*

Ship other than any of the above*

SUPPLEMENT TO THE
INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE
(IOPP CERTIFICATE)RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT FOR SHIPS
OTHER THAN OIL TANKERS

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

THIS IS TO CERTIFY:

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

This Certificate is valid until
subject to surveys in accordance with Regulation 4 of Annex I of the Convention.

Issued at
(Place of issue of Certificate)

..... 19 ..
(Date of issue) (Signature of duly authorized official
issuing the Certificate)

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

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

Annual survey: Signed
(Signature of duly authorized official)
Place
Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

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

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

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

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Annual survey: Signed
(Signature of duly authorized official)
Place
Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

* Delete as appropriate.

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 delivery
- 1.6 Major conversion (if applicable):
 - 1.6.1 Date of conversion contract
 - 1.6.2 Date on which conversion was commenced
 - 1.6.3 Date of completion of conversion
- 1.7 Status of ship:
 - 1.7.1 New ship in accordance with Regulation 1(6) ☐
 - 1.7.2 Existing ship in accordance with Regulation 1(7) ☐
 - 1.7.3 The ship has been accepted by the Administration as an "existing ship" under Regulation 1(7) due to unforeseen delay in delivery ☐

2 EQUIPMENT FOR THE CONTROL OF OIL DISCHARGE
FROM MACHINERY SPACE BILGES AND OIL FUEL TANKS
(Regulations 10 and 16)

- 2.1 Carriage of ballast water in oil fuel tanks:
 - 2.1.1 The ship may under normal conditions carry ballast water in oil fuel tanks ☐
 - 2.1.2 The ship does not under normal conditions carry ballast water in oil fuel tanks ☐
- 2.2 Type of separating/filtering equipment fitted:
 - 2.2.1 Equipment capable of producing effluent with oil content less than 100 ppm; ☐
 - 2.2.2 Equipment capable of producing effluent with oil content not exceeding 15 ppm ☐
- 2.3 Type of control system:
 - 2.3.1 Discharge monitoring and control system (Regulation 16(5))
 - .1 with automatic stopping device ☐
 - .2 with manual stopping device ☐
 - 2.3.2 15 ppm alarm (Regulation 16(7)) ☐

FORM B

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))

.1 with recording device

☐

.2 without recording device

☐

2.4 Approval standards:

2.4.1 The separating/filtering equipment:

.1 has been approved in accordance with resolution A.393(X)

☐

.2 has been approved in accordance with resolution A.233(VII)

☐

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

☐

.4 has not been approved

☐

2.4.2 The process 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 ism³/h

2.6 Application:

2.6.1 The ship is not required to be fitted with the above equipment until 19 ..*
in accordance with Regulation 16(4)☐3 TANKS FOR OIL RESIDUES (SLUDGE)
(Regulation 17)3.1 The ship is provided with oil residue (sludge) tanks with the total capacity ofm³☐

3.2 Means for the disposal of oil residue in addition to the provision of sludge tanks.

☐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 EXEMPTION

5.1 Exemptions have been granted by the Administration from the requirements of Chapter II of Annex I of the Convention in accordance with Regulation 2(4)(a) on those items listed under paragraph(s)
of this Record.

6 EQUIVALENTS (Regulation 3)

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

THIS 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)

* Insert the date three years after the date of entry into force of the Convention.

SUPPLEMENT TO THE
INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE
(IOPP CERTIFICATE)RECORD OF CONSTRUCTION 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. 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.

I PARTICULARS OF SHIP

1.1 Name of ship

1.2 Distinctive number or letters

1.3 Port of registry

1.4 Gross tonnage

1.5 Carrying capacity of ship(m³)

1.6 Deadweight of ship(metric tons) (Regulation 1(22))

1.7 Length of ship(m)(Regulation 1(18))

1.8 Date of build:

1.8.1 Date of building contract

1.8.2 Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction

1.8.3 Date of delivery

1.9 Major conversion (if applicable):

1.9.1 Date of conversion contract

1.9.2 Date on which conversion was commenced

1.9.3 Date of completion of conversion

1.10 Status of ship:

1.10.1 New ship in accordance with Regulation 1(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
- 2.1.1 The ship may under normal conditions carry ballast water in oil fuel tanks ☐
- 2.1.2 The ship does not under normal conditions carry ballast water in oil fuel tanks ☐
- 2.2 Type of separating/filtering equipment fitted:
- 2.2.1 Equipment capable of producing effluent with oil content less than 100 ppm ☐
- 2.2.2 Equipment capable of producing effluent with oil content not exceeding 15 ppm ☐
- 2.3 Type of control system
- 2.3.1 Discharge monitoring and control system (Regulation 16(5))
- 1 with automatic stopping device ☐
- 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))
- 1 with recording device ☐
- 2 without recording device ☐
- 2.4 Approval standards:
- 2.4.1 The separating/filtering system:
- 1 has been approved in accordance with resolution A.393(X) ☐
- 2 has been approved in accordance with resolution A.233(VII) ☐
- 3 has been approved in accordance with national standards not based upon resolution A.393(X) or A.233(VII) ☐
- 4 has not been approved ☐
- 2.4.2 The process unit has been approved in accordance with resolution A.444(XI) ☐
- 2.4.3 The oil content meter has been approved in accordance with resolution A.393(X) ☐
- 2.5 Maximum throughput of the system ism³/h
- 2.6 Application:
- 2.6.1 The ship is not required to be fitted with the above equipment until 19 ..* ☐
- in accordance with Regulation 16(4)
- 3 TANKS FOR OIL RESIDUES (SLUDGE) (Regulation 17)**
- 3.1 The ship is provided with oil residue (sludge) tanks with the total capacity ofm³ ☐
- 3.2 Means for the disposal of oil residue in addition to the provision of sludge tanks ☐
- 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, CBT 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 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 13A, and may operate:
- 1 as a product carrier ☐
- 2 as a crude oil tanker until 19 ..* ☐
- 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 pumping arrangements for ballasting the CBT and handling cargo oil ☐
- 5.3.5 The ship has separate independent piping and pumping arrangements for ballasting the CBT ☐
- 5.4 Crude oil washing (COW)
- 5.4.1 The ship is equipped with a COW system in compliance with Regulation 13B ☐
- 5.4.2 The ship is equipped with a COW system in compliance with Regulation 13B except that the effectiveness of the system has not been confirmed in accordance with Regulation 13(6) and paragraph 4.2.10 of the Revised COW Specifications (resolution A.446(XI)) ☐
- 5.4.3 The ship has been supplied with a valid Crude Oil Washing Operations and Equipment Manual, which is dated ☐
- 5.4.4 The ship is not required to be but is equipped with COW in compliance with the safety aspects of Revised COW Specifications (resolution A.446(XI)) ☐
- 5.5 Exemption from Regulation 13:
- 5.5.1 The ship is solely engaged in trade between in accordance with Regulation 13C and is therefore exempted from the requirements of Regulation 13 ☐

* Insert the date three years after the date of entry into force of the Convention.

* Insert the date two years or four years after the date of entry into force of the Convention as appropriate.

5.5.2 The ship is operating with special ballast arrangements in accordance with Regulation 13D and is therefore exempted from the requirements of Regulation 13 ☐ 5.6 Limitation of size and arrangements of cargo tanks (Regulation 24) 5.6.1 The ship is required to be constructed according to, and complies with, the requirements of Regulation 24 ☐ 5.6.2 The ship is required to be constructed according to, and complies with, 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) in an approved form have been supplied to the ship ☐ 6 RETENTION OF OIL ON BOARD (Regulation 15) 6.1 Oil discharge monitoring and control system 6.1.1 The ship comes under categoryoil tanker as defined in resolution A.496(XII) ☐ 6.1.2 The system comprises: .1 control unit ☐ .2 computing unit ☐ .3 calculating unit ☐ 6.1.3 The system is: .1 fitted with a starting interlock ☐ .2 fitted with automatic stopping device ☐ 6.1.4 The oil content meter is approved under the terms of resolution A.393(X) suitable for: .1 crude oil ☐ .2 black products ☐ .3 white products ☐ 6.1.5 The ship has been supplied with an operations manual for the oil discharge monitoring and control system ☐ 6.1.6 The ship is not required to be fitted with an oil discharge monitoring and control system, until19..* in accordance with Regulation 15(1) ☐ 6.2 Slop tanks 6.2.1 The ship is provided withdedicated slop tank(s) with the total capacity ofm³ which is% of the oil carrying capacity, in accordance with: .1 Regulation 15(2)(c) ☐ .2 Regulation 15(2)(c)(i) ☐ .3 Regulation 15(2)(c)(ii) ☐ .4 Regulation 15(2)(c)(iii) ☐ 6.2.2 Cargo tanks have been designated as slop tanks ☐ 6.2.3 The ship is not required to be provided with slop tank arrangements until19..* in accordance with Regulation 15(1) ☐ 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) ☐	7 PUMPING, PIPING AND DISCHARGE ARRANGEMENTS (Regulation 18) 7.1 The overboard discharge outlets for segregated ballast are located: 7.1.1 above the waterline ☐ 7.1.2 below the waterline ☐ 7.2 The overboard discharge outlets, other than the discharge manifold, for clean ballast are located:** 7.2.1 above the waterline ☐ 7.2.2 below the waterline ☐ 7.3 The overboard discharge outlets, other than the discharge manifold, for dirty ballast are located:** 7.3.1 above the waterline ☐ 7.3.2 below the waterline in conjunction with the part flow arrangements in compliance with Regulation 18(6)(c) ☐ 7.3.3 below the waterline ☐ 7.4 Discharge of oil from cargo pumps and oil lines (Regulation 18(4) and (5)) 7.4.1 Means to drain all cargo pumps and oil lines at the completion of cargo discharge .1 drainings capable of being discharged to a cargo tank or slop tank ☐ .2 for discharge ashore a special small diameter line is provided ☐ 8 EQUIVALENT ARRANGEMENTS FOR CHEMICAL TANKERS CARRYING OIL 8.1 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): 8.1.1 oily-water separating equipment capable of producing effluent with oil content less than 100 ppm, with the capacity ofm³/h ☐ 8.1.2 a holding tank with the capacity ofm³ ☐ 8.1.3 a tank for collecting tank washings which is: .1 a dedicated tank ☐ .2 a cargo tank designated as a collecting tank ☐ 8.1.4 a permanently installed transfer pump for overboard discharge of effluent containing oil through the oily-water separating equipment ☐ 8.2 The oily-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 ☐ 8.3 The ship holds a valid Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk ☐ 9 EXEMPTION 9.1 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. 10 EQUIVALENTS (Regulation 3) 10.1 Equivalents have been approved by the Administration for certain requirements of Annex I on those items listed under paragraph(s) of this Record. THIS 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)**
--	--

* Insert the date three years after the date of entry into force of the Convention.

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

* Delete as appropriate.

OIL RECORD BOOK

Part II — Cargo/ballast operations
(Oil tankers)

Name of ship:

Distinctive number or letters:

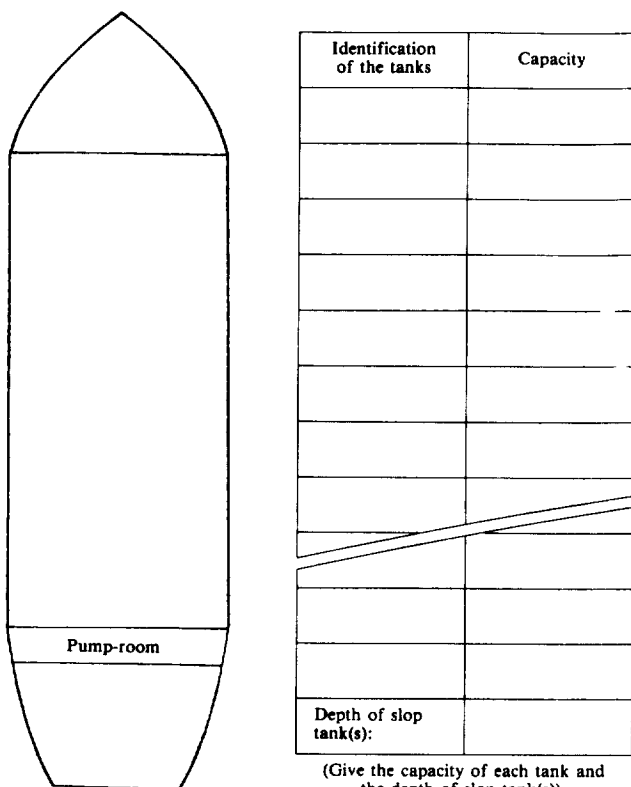
Gross tonnage:

Period from: to:

NAME OF SHIP:

DISTINCTIVE NUMBER
OR LETTERS:

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



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 1 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 countersigned by the master of the ship. In respect of the oil tankers engaged in specific trades in accordance with Regulation 13C of Annex I of MARPOL 73/78, appropriate entry in the Oil Record Book shall be endorsed by the competent Port State Authority.*

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.

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

LIST OF ITEMS TO BE RECORDED

(A) *LOADING OF OIL CARGO*

1. Place of loading.
2. Type of oil loaded and identity of tank(s).
3. Total quantity of oil loaded.

(B) *INTERNAL TRANSFER OF OIL CARGO DURING VOYAGE*

4. Identity of tank(s):
 .1 From:
 .2 To:
5. Was (were) tank(s) in 4(1) emptied?

(C) *UNLOADING OF OIL CARGO*

6. Place of unloading.
7. Identity of tank(s) unloaded.
8. Was (were) tank(s) emptied?

(D) CRUDE OIL WASHING (COW TANKERS ONLY)

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

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

(E) **BALLASTING OF CARGO TANKS**

18. Identity of tank(s) ballasted.
19. Position of ship at start of ballasting.

(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 oily water resulting from line flushing transferred to slop tanks (identify slop tank(s)).
24. Position of ship when additional ballast water was taken to dedicated clean ballast tank(s).
25. Time and position of ship when valves separating the dedicated clean ballast tanks from cargo and stripping lines were closed.
26. Quantity of clean ballast taken on board.

(G) *CLEANING OF CARGO TANKS*

27. Identity of tank(s) cleaned.
28. Port or ship's position.
29. Duration of cleaning.
30. Method of cleaning.⁴

¹ 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.

² 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.

³ If the programmes given in the Operations and Equipment Manual are not followed, then the reasons must be given under Remarks.

⁴ Hand hosing, machine washing and/or chemical cleaning. Where chemically cleaned, the chemical concerned and amount used should be stated.

31. Tank washings transferred to:
- .1 Reception facilities;
 - .2 Slop tank(s) or cargo tank(s) designated as slop tank(s) (identify tank(s)).

(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)).
40. Discharged to shore reception facilities (identify port if applicable).

(I) DISCHARGE OF WATER FROM SLOP TANKS INTO THE SEA

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

(J) DISPOSAL OF RESIDUES AND OILY MIXTURES NOT OTHERWISE DEALT WITH

55. Identity of tank(s).
56. Quantity disposed of from each tank.
57. Method of disposal:
- .1 To reception facilities (identify port);
 - .2 Mixed with cargo;
 - .3 Transferred to another tank(s) (identify tank(s));
 - .4 Other method (state which).

(K) DISCHARGE OF CLEAN BALLAST CONTAINED IN CARGO TANKS

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:
- .1 Into the sea; or
 - .2 To reception facility (identify port).
67. Was there any indication of oil contamination of the ballast water before or during discharge into the sea?
68. 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

Signature of Master

* Delete as appropriate."

ANEXO

Emendas ao Anexo ao Protocolo de 1978 à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973

ANEXO I**Regras para a prevenção da poluição por hidrocarbonetos****Regra 1****Definições**

O texto dos parágrafos 26 e 27 deve ser substituído pelo seguinte:

26 — Não obstante as disposições do parágrafo 6 da presente regra, para os efeitos das regras 13, 13B, 13E e 18 4), deste Anexo, «navio petroleiro novo» significa um navio petroleiro:

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

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

27 — Não obstante as disposições do parágrafo 7 desta regra, para os efeitos das regras 13, 13A, 13B, 13C, 13D, 18 5) e 6) c), do presente Anexo, «navio petroleiro existente» significa um navio petroleiro que não é um navio petroleiro novo tal como definido no parágrafo 26 desta regra.

Regra 9**Controle das descargas de hidrocarbonetos**

O texto do parágrafo 1, a), vi), deve ser substituído pelo seguinte:

vi) O navio petroleiro tem em funcionamento um equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos e um ou mais tanques de resíduos, como exigido pela regra 15 do presente Anexo.

O texto do parágrafo 1, b), v), deve ser substituído pelo seguinte:

v) O navio tem em funcionamento um equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos, um separador hidrocarbonetos/água, um

equipamento de filtragem de hidrocarbonetos ou outra instalação, como exigido pela regra 16 do presente Anexo.

O texto do parágrafo 4 deve ser substituído pelo seguinte:

4 — As disposições do parágrafo 1 da presente regra não se aplicarão à descarga de lastro limpo ou segregado ou de misturas de hidrocarbonetos não tratados que, sem diluição, possuam um teor em hidrocarbonetos não excedendo quinze partes por milhão, e que não sejam provenientes dos porões das casas das bombas de carga e não estejam misturadas com resíduos da carga de hidrocarbonetos.

As disposições do parágrafo 1) b), da presente regra não se aplicarão à descarga de misturas de hidrocarbonetos tratadas, desde que sejam satisfeitas todas as seguintes condições:

- a) A mistura de hidrocarbonetos não é proveniente dos porões das casas das bombas de carga;
- b) A mistura de hidrocarbonetos não está misturada com resíduos de carga de hidrocarbonetos;
- c) O teor em hidrocarbonetos no efluente, sem diluição, não excede quinze partes por milhão; e
- d) O navio tem em funcionamento um equipamento de filtragem de hidrocarbonetos em cumprimento da regra 16 7), do presente Anexo.

Regra 10**Métodos para a prevenção da poluição por hidrocarbonetos provenientes de navios operando em áreas especiais**

O texto dos parágrafos 2, 3 e 4 deve ser substituído pelo seguinte:

2 — Tendo em consideração as disposições da regra 11 do presente Anexo:

- a) Será proibida qualquer descarga para o mar, dentro das áreas especiais, de hidrocarbonetos ou misturas de hidrocarbonetos, proveniente de navios petroleiros ou de quaisquer navios de arqueação bruta igual ou superior a 400 t que não sejam navios petroleiros;
- b) Será proibida qualquer descarga para o mar, dentro das áreas especiais, de hidrocarbonetos ou misturas de hidrocarbonetos, proveniente de navios de arqueação bruta inferior a 400 t que não sejam navios petroleiros, excepto quando o teor em hidrocarbonetos do efluente, sem diluição não exceda quinze partes por milhão ou, em alternativa, quando forem satisfeitas todas as seguintes condições:
 - i) O navio segue a sua rota;
 - ii) O teor em hidrocarbonetos do efluente é inferior em 100 partes por milhão; e
 - iii) A descarga é efectuada tão distante quanto possível de terra, mas

em nenhum caso a menos de 12 milhas marítimas da terra mais próxima.

3 — a) As disposições do parágrafo 2 da presente regra não se aplicarão às descargas de lastro limpo ou segregado.

b) As disposições do parágrafo 2, a), da presente regra não se aplicarão às descargas de águas tratadas provenientes dos porões das casas das máquinas, desde que sejam satisfeitas todas as seguintes condições:

- i) A água dos porões não provém dos porões das casas das bombas de carga;
- ii) A água dos porões não está misturada com resíduos da carga de hidrocarbonetos;
- iii) O navio segue a sua rota;
- iv) O teor em hidrocarbonetos do efluente, sem diluição, não excede quinze partes por milhão;
- v) O navio tem em funcionamento um equipamento de filtragem de hidrocarbonetos em cumprimento da regra 16 7), do presente Anexo; e
- vi) O equipamento de filtragem possui um dispositivo de paragem que assegurará a paragem automática da descarga logo que o teor em hidrocarbonetos do efluente exceda quinze partes por milhão.

4 — a) Nenhuma descarga para o mar conterá substâncias químicas ou outras substâncias em quantidades ou concentrações que sejam nocivas para o meio marinho, nem substâncias químicas ou outras substâncias introduzidas na descarga com a finalidade de dissimular as condições de descarga especificadas na presente regra.

b) Os resíduos de hidrocarbonetos que não possam ser descarregados para o mar, em cumprimento do parágrafo 2 ou 3 da presente regra, serão retidos a bordo ou descarregados para instalações de recepção.

Regra 13

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

O texto do parágrafo 3 deve ser substituído pelo seguinte:

3 — Em caso algum será transportada água de lastro nos tanques de carga, excepto:

- a) Nas raras viagens em que as condições meteorológicas forem tão severas que se torne necessário, na opinião do capitão, transportar água de lastro adicional nos tanques de carga para garantir a segurança do navio;
- b) Nos casos excepcionais em que o carácter particular da operação de um navio petroleiro torne necessário transportar água de lastro em quantidade superior à requerida nos termos do parágrafo 2 da presente regra, desde que tal operação

de um navio petroleiro esteja incluída na categoria de casos excepcionais de acordo com o estabelecido pela Organização.

Esta água de lastro adicional será tratada e descarregada em cumprimento da regra 9 e em conformidade com os requisitos da regra 15 deste Anexo, devendo esta operação ser registada no Livro de Registo de Hidrocarbonetos mencionado na regra 20 do presente Anexo.

Regra 13A

Requisitos para os navios petroleiros com tanques destinados a lastro limpo

Eliminar o parágrafo 1, b), e renumerar o parágrafo 4, a), como 4.

Regra 13B

Requisitos para lavagem com petróleo bruto

As seguintes palavras devem ser acrescentadas no fim do parágrafo 3:

«e de acordo com as eventuais emendas futuras.»

O parágrafo 5, b), deve ser eliminado e o parágrafo 5, a), renumerado como 5.

Regra 13C

Navios petroleiros existentes utilizados em tráfegos específicos

A primeira frase do parágrafo 1 deve ser emendada de modo a ler-se:

1 — Tendo em consideração as disposições do parágrafo 2 da presente regra, a regra 13, parágrafos 7 a 10, do presente Anexo não se aplicará a um navio petroleiro existente utilizado exclusivamente em tráfegos específicos entre:

O texto do parágrafo 2, a), deve ser substituído pelo seguinte:

a) Tendo em consideração as excepções previstas na regra 11 do presente Anexo, todas as águas de lastro, incluindo águas de lastro limpo, e os resíduos da lavagem de tanques são retidos a bordo e trasfegados para instalações de recepção, e o registo apropriado no Livro de Registo de Hidrocarbonetos, referido na regra 20 deste Anexo, é visado pela autoridade competente do Estado do porto;

O parágrafo 3 deve ser eliminado.

Regra 14

O título da regra deve ser substituído pelo seguinte:

Segregação de hidrocarbonetos e água de lastro e transporte de hidrocarbonetos no pique de vante

Os novos parágrafos seguintes devem ser acrescentados ao texto existente:

4 — Num navio de arqueação bruta igual ou superior a 400 t, cujo contrato de construção foi

celebrado depois de 1 de Janeiro de 1982 ou, na ausência de um contrato de construção, cuja quilha foi assente ou que se encontrava numa fase equivalente de construção depois de 1 de Julho de 1982, os hidrocarbonetos não serão transportados no pique de vante ou num tanque a vante da antepara de colisão.

5 — Todos os navios não abrangidos pelo parágrafo 4 da presente regra cumprirão as disposições desse parágrafo, na medida do razoável.

Regra 15

Retenção de hidrocarbonetos a bordo

O texto do parágrafo 2, c), deve ser substituído pelo seguinte:

c) O tanque ou conjunto de tanques de resíduos terá a capacidade suficiente para reter os resíduos provenientes da lavagem dos tanques, os resíduos de hidrocarbonetos e os resíduos de lastro sujo. A capacidade total do tanque ou tanques de resíduos não será inferior a 3% da capacidade de transporte de hidrocarbonetos do navio, podendo, todavia, a Administração aceitar os seguintes valores:

- i) 2 % para os navios petroleiros em que os dispositivos de lavagem de tanques sejam tais que, uma vez carregado o tanque ou tanques de resíduos com água de lavagem, esta água seja suficiente para a lavagem dos tanques e, se for caso disso, para fornecer o fluido de accionamento dos ejectores, sem a introdução adicional de água no sistema.
- ii) 2 % quando existirem tanques de lastro segregado ou tanques destinados a lastro limpo, em conformidade com a regra 13 do presente Anexo, ou quando o navio estiver equipado com um sistema de limpeza de tanques de carga utilizando na lavagem com petróleo bruto de acordo com a regra 13B deste Anexo. Esta capacidade pode ainda ser reduzida para 1,5 % para os navios petroleiros em que os dispositivos de lavagem de tanques sejam tais que, uma vez carregado o tanque ou tanques de resíduos com água de lavagem, esta água seja suficiente para a lavagem dos tanques e, se for caso disso, para fornecer o fluido de accionamento dos ejectores, sem a introdução adicional de água no sistema;
- iii) 1 % para os navios de carga combinada em que a carga de hidrocarbonetos é transportada apenas em tanques com anteparas lisas. Esta capacidade pode ainda ser reduzida para 0,8 % quando os dispositivos de lavagem de tanques sejam tais que, uma vez carregado o tanque ou tanques de resíduos com água de lavagem, esta água seja suficiente para a lavagem dos tanques e, se for caso disso, para fornecer o fluido

de accionamento dos ejectores, sem a introdução adicional de água no sistema.

Os navios petroleiros novos de porte bruto igual ou superior a 70 000 t possuirão, pelo menos, dois tanques de resíduos.

A última frase do parágrafo 3, a), deve ser substituída pela seguinte:

a) O equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos será projectado e instalado em cumprimento das Directivas e Especificações sobre os Equipamentos Monitores de Descarga de Hidrocarbonetos para Navios Petroleiros elaboradas pela Organização*. As Administrações podem aceitar as disposições específicas de acordo com os detalhes dados nas Directivas e Especificações.

A seguinte nota de pé de página deve ser acrescentada ao parágrafo 3, a).

O texto do parágrafo 5 deve ser substituído pelo seguinte:

5 — a) A Administração pode isentar do cumprimento dos requisitos dos parágrafos 1, 2 e 3 da presente regra qualquer navio petroleiro que apenas efectue viagens de duração não superior a 72 horas e que não se afaste mais de 50 milhas da terra mais próxima, desde que o navio seja utilizado exclusivamente no tráfego entre portos ou terminais de um Estado Parte na presente Convenção. Tal isenção será condicionada ao requisito de que o navio petroleiro retenha a bordo todas as misturas de hidrocarbonetos para posterior descarga em instalações de recepção e à verificação, pela Administração, de que as instalações disponíveis são adequadas para receber tais misturas de hidrocarbonetos;

b) A Administração pode isentar do cumprimento dos requisitos do parágrafo 3 da presente regra os navios petroleiros diferentes dos referidos na alínea a) do presente parágrafo, quando:

- i) O navio petroleiro for um navio petroleiro existente de porte bruto igual ou superior a 40 000 t, tal como referido no parágrafo 1 da regra 13C do presente anexo, utilizado em tráfegos específicos, e forem cumpridas as condições especificadas no parágrafo 2 da regra 13C; ou
- ii) O navio petroleiro for utilizado exclusivamente numa ou mais das seguintes categorias de viagens:
 - 1) Viagens dentro de áreas especiais; ou
 - 2) Viagens em que não se afaste mais de 50 milhas da terra mais pró-

* Faz-se referência às Directivas e Especificações sobre os Equipamentos Monitores de Descarga de Hidrocarbonetos para Navios Petroleiros adoptadas pela Organização pela Resolução A.496(XII).

xima, fora das áreas especiais, quando o navio petroleiro for utilizado em:

- aa) Tráfego entre portos ou terminais de um Estado Parte na presente Convenção; ou
- bb) Viagens restritas, como determinado pela Administração, e de duração não superior a 72 horas;

desde que sejam cumpridas todas as seguintes condições:

- 3) Todas as misturas de hidrocarbonetos são retidas a bordo para posterior descarga para instalações de recepção;
- 4) Para as viagens especificadas na alínea b), ii), 2), deste parágrafo, a Administração tenha verificado que estão disponíveis, nos portos e terminais de carga de hidrocarbonetos que o navio petroleiro frequenta, instalações de recepção adequadas para receber tais misturas de hidrocarbonetos;
- 5) O Certificado Internacional de Prevenção de Poluição por Hidrocarbonetos, se exigido, é visado de modo a indicar que o navio é utilizado exclusivamente numa ou mais das categorias de viagens especificadas nas alíneas b), ii), 1), e b), ii), 2), bb), do presente parágrafo; e
- 6) A quantidade, hora e porto de descarga são registados no Livro de Registo de Hidrocarbonetos.

O texto do parágrafo 7 deve ser substituído pelo seguinte:

7 — Os requisitos dos parágrafos 1, 2 e 3 da presente regra não se aplicam aos navios petroleiros que transportam asfalto ou outros produtos sujeitos às disposições do presente Anexo, que devido às suas propriedades físicas não permitem a separação eficaz produto/água e a vigilância contínua, pelo que o controle da descarga nos termos da regra 9 do presente Anexo será feito pela retenção de resíduos a bordo e descarga para instalações de recepção de todas as águas de lavagem contaminadas.

Regra 16

O texto da regra 16 deve ser substituído pelo seguinte:

«Equipamento monitor da descarga de hidrocarbonetos, equipamento separador hidrocarbonetos/água e equipamento de filtragem de hidrocarbonetos.»

1 — Todos os navios de arqueação bruta igual ou superior a 400 t, mas inferior a 10 000 t, serão apetrechados com um equipamento se-

parador hidrocarbonetos/água (equipamento de 100 ppm) em cumprimento das disposições do parágrafo 6 da presente regra. Se esses navios transportarem grandes quantidades de combustível líquido, cumprirão as disposições do parágrafo 2 desta regra ou do parágrafo 1 da regra 14.

2 — Todos os navios de arqueação bruta igual ou superior a 10 000 t serão equipados:

- a) Com um equipamento separador hidrocarbonetos/água (equipamento de 100 ppm), em cumprimento das disposições do parágrafo 6 da presente regra e com um equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos, em cumprimento do parágrafo 5 da presente regra; ou
- b) Com um equipamento de filtragem de hidrocarbonetos (equipamento de 15 ppm), em cumprimento do parágrafo 7 da presente regra.

3 — a) A Administração pode isentar do cumprimento dos requisitos dos parágrafos 1 e 2 desta regra qualquer navio que seja utilizado exclusivamente em:

- i) Viagens dentro das áreas especiais;
- ii) Viagens em que não se afaste mais de 12 milhas da terra mais próxima, fora das áreas especiais, desde que o navio seja:

- 1) Utilizado em tráfegos entre portos ou terminais de um Estado Parte na presente Convenção; ou
- 2) Utilizado nas viagens restritas, como determinado pela administração;

desde que sejam satisfeitas todas as seguintes condições:

- iii) O navio está apetrechado com um tanque de retenção de volume adequado, satisfazendo a Administração, para a retenção total a bordo da água de esgoto de porões contendo hidrocarbonetos;
- iv) Toda a água de esgoto de porões contendo hidrocarbonetos é retida a bordo para posterior descarga para instalações de recepção;
- v) A Administração tenha verificado que estão disponíveis, num número suficiente de portos e terminais que o navio frequenta, instalações de recepção adequadas para receber tais águas de esgoto de porões contendo hidrocarbonetos;
- vi) O Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Hidrocarbonetos, se exigido, é visado de modo a indicar que o navio é utilizado exclusivamente nas viagens especificadas na alínea a), i), ou a), ii), 2), do presente parágrafo; e
- vii) A quantidade, a hora e o porto de descarga estão registados no Livro de Registo de Hidrocarbonetos;

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

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

5 — O equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos será de modelo aprovado pela Administração. Ao examinar o projecto do aparelho de medida do teor em hidrocarbonetos a integrar no equipamento, a Administração terá em consideração as especificações recomendadas pela Organização *. O dispositivo será equipado com uma unidade que permita o registo contínuo do teor em hidrocarbonetos em partes por milhão. Este registo será identificado pela data e hora e será mantido pelo menos durante três anos. O equipamento monitor entrará em funcionamento sempre que se verifique uma descarga de efluentes para o mar e assegurará a paragem automática de qualquer descarga de misturas de hidrocarbonetos logo que o teor em hidrocarboneto do efluente exceda o valor permitido pela regra 9 1) b, do presente Anexo. Qualquer avaria no equipamento monitor fará interromper a descarga e será registada no Livro de Registo de Hidrocarbonetos. A unidade avariada será reparada antes de o navio iniciar a sua próxima viagem, a não ser que o navio se dirija para um porto de reparação. Os navios existentes cumprirão todas as disposições acima especificadas, à excepção da interrupção da descarga, que pode ser feita manualmente.

6 — O equipamento separador hidrocarbonetos/água mencionado nos parágrafos 1 e 2, a), da presente regra será de modelo aprovado pela Administração e projectado de modo a assegurar que as misturas de hidrocarbonetos descarregadas para o mar, depois de passarem através do equipamento, possuam um teor em hidrocarbonetos inferior a 100 partes por milhão. Ao examinar o projecto deste equipamento, a Administração terá em consideração as especificações recomendadas pela Organização *.

7 — O equipamento de filtragem de hidrocarbonetos mencionado no parágrafo 2, b), da presente regra será de modelo aprovado pela Administração e projectado de modo a assegurar que as misturas de hidrocarbonetos descarregadas para o mar, depois de passadas pelo equipamento, possuam um teor em hidrocarbonetos não superior a 15 partes por milhão. Será equipado com um dispositivo de alarme que indique quando este teor não possa ser mantido.

Ao examinar o projecto deste equipamento, a Administração terá em consideração as especificações recomendadas pela Organização *

* Faz-se referência à recomendação sobre as especificações internacionais para os equipamentos separadores hidrocarbonetos/água e aparelhos de medida do teor em hidrocarbonetos adoptada pela Organização na Resolução A.393(X).

No caso de navios de arqueação bruta inferior a 10 000 t, excepto aqueles que transportam grandes quantidades de combustível líquido ou os que descarregam a água de porões nos termos da regra 10 3) b, que estão apetrechados com equipamentos de filtragem de hidrocarbonetos em substituição do equipamento separador hidrocarbonetos/água, os requisitos sobre o dispositivo de alarme serão cumpridos na medida do possível e do razoável.

A seguinte nota de pé de página deve ser acrescentada aos parágrafos 5, 6 e 7 da regra 16:

Regra 18

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

O texto da regra 18 deve ser substituído pelo seguinte:

1 — Todos os navios petroleiros possuirão um colector de descarga para ligação às instalações de recepção, localizado no convés a ambos os bordos, a fim de descarregar as águas de lastro sujo ou as águas que contenham hidrocarbonetos.

2 — Em todos os navios petroleiros, os encanamentos de descarga para o mar das águas de lastro ou de águas que contenham hidrocarbonetos provenientes da zona dos tanques de carga, que possa ser permitida nos termos da regra 9 ou regra 10 do presente Anexo, terão os terminais localizados no convés ou no costado do navio acima da linha de água nas condições de lastro máximo. Podem ser aceites diferentes disposições de encanamentos para permitir operar nas condições autorizadas nos parágrafos, 6, a) a e), da presente regra.

3 — Nos navios petroleiros novos serão instalados meios que permitam interromper a descarga para o mar de águas de lastro ou de águas que contenham hidrocarbonetos provenientes da zona dos tanques de carga, que não sejam as descargas abaixo da linha de água permitidas pelo parágrafo 6 da presente regra, a partir de um local situado no convés superior ou acima deste de modo a que o colector mencionado no parágrafo 1 da presente regra e a descarga para o mar proveniente dos encanamentos mencionados no parágrafo 2 desta regra possam ser observados visualmente. Não é necessário instalar meios para interrupção da descarga a partir do local de observação, se existir um sistema de comunicações eficaz e de confiança, tal como um sistema de comunicações por telefone ou rádio entre o local de observação e o local de comando da descarga.

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

a) Serão equipados com encanamentos para hidrocarbonetos, projectados e instalados de modo a que a retenção de hidro-

carbonetos nos encanamentos seja minimizada; e

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

5 — Todos os navios petroleiros existentes, para transporte de petróleo bruto, obrigados a possuir tanques de lastro segregado ou a estar equipados com um sistema de lavagem com petróleo bruto, ou a operar com tanques destinados a lastro limpo, cumprirão as disposições do parágrafo 4, b), da presente regra.

6 — Em todos os navios petroleiros, a descarga de águas de lastro ou de águas que contenham hidrocarbonetos provenientes da zona dos tanques de carga será efectuada acima da linha de água, com as seguintes excepções:

- a) As descargas de lastro segregado e de lastro limpo podem ser efectuadas abaixo da linha de água:
- i) Nos portos ou terminais no mar; ou
 - ii) No mar por gravidade;

desde que a superfície da água de lastro tenha sido inspeccionada imediatamente antes da descarga, a fim de garantir que não ocorreu qualquer contaminação por hidrocarbonetos;

- b) Os navios petroleiros existentes que não possam, sem sofrer modificações, descarregar lastro segregado acima da linha de água podem descarregá-lo para o mar abaixo da linha de água desde que a superfície da água de lastro tenha sido inspeccionada imediatamente antes da descarga, a fim de garantir que não ocorreu qualquer contaminação por hidrocarbonetos;
- c) Os navios petroleiros existentes que operem com tanques destinados a lastro limpo e que não possam, sem sofrer modificações, descarregar águas de lastro, provenientes dos tanques destinados a lastro limpo, acima da linha de água, podem descarregar este lastro abaixo da linha de água desde que a descarga de águas de lastro seja controlada em conformidade com a regra 13A 3), do presente Anexo;
- d) Em todos os navios petroleiros no mar, as águas de lastro sujo ou águas que

tenham hidrocarbonetos provenientes dos tanques da zona de carga, que não sejam tanques de resíduos, podem ser descarregadas por gravidade abaixo da linha de água desde que tenha decorrido tempo suficiente para permitir a separação hidrocarbonetos/água e desde que a água de lastro tenha sido inspeccionada imediatamente antes da descarga com um detector da superfície de separação hidrocarbonetos/água referido na regra 15 3) b, do presente Anexo, a fim de garantir que o nível da superfície de separação é tal que a descarga não acarrete qualquer risco aumentado de dano para o meio marinho;

- e) Nos navios petroleiros existentes, no mar, as águas de lastro sujo ou as águas que tenham hidrocarbonetos provenientes da zona dos tanques de carga podem ser descarregadas abaixo da linha de água, após ou em vez da descarga feita pelo método referido na alínea d) do presente parágrafo, desde que:

- i) Uma parte do fluxo dessas águas seja conduzida através de um encanamento permanente para um local de fácil acesso no convés superior ou acima deste, onde possa ser observado visualmente durante a operação de descarga; e
- ii) Tais dispositivos de fluxo parcial cumpram os requisitos estabelecidos pela Administração, os quais incluirão pelo menos todas as disposições das Especificações para o Projecto, Instalação e Operação do Sistema de Fluxo Parcial para Controlo das Descargas para o Mar adoptadas pela Organização.

Regra 20

Livro de Registo de Hidrocarbonetos

O texto dos parágrafos 1 e 2 deve ser substituído pelo seguinte:

1 — Todos os navios petroleiros de arqueação bruta igual ou superior a 150 t e todos os navios de arqueação bruta igual ou superior a 400 t que não sejam navios petroleiros possuirão um Livro de Registo de Hidrocarbonetos — parte I «Operações nas casas de máquinas». Todos os navios petroleiros de arqueação bruta igual ou superior a 150 t possuirão igualmente um Livro de Registo de Hidrocarbonetos — parte II «Operações de carga/lastragem». O(s) Livro(s) de Registo de Hidrocarbonetos, que pode(m) ou não fazer parte do Diário Náutico, obedecerá(rão) ao(s) modelo(s) especificado(s) no apêndice III ao presente Anexo.

2 — O Livro de Registo de Hidrocarbonetos será preenchido em cada ocasião, para cada tan-

que, se apropriado, sempre que se proceda a qualquer das seguintes operações a bordo do navio:

- a) Para operações nas casas de máquinas (todos os navios):
 - i) Lastragem ou limpeza dos tanques de combustível;
 - ii) Descarga de lastro sujo ou águas de limpeza dos tanques referidos em i) desta alínea;
 - iii) Eliminação de resíduos de hidrocarbonetos (lamas);
 - iv) Descarga para o mar ou outro tipo de eliminação de águas dos porões acumuladas nas casas de máquinas;
- b) Para as operações de carga/lastragem (navios petroleiros):
 - i) Carga de hidrocarbonetos;
 - ii) Transferência interna da carga de hidrocarbonetos durante a viagem;
 - iii) Descarga de hidrocarbonetos;
 - iv) Lastragem dos tanques de carga e dos tanques destinados a lastro limpo;
 - v) Limpeza dos tanques de carga, incluindo lavagem com petróleo bruto;
 - vi) Descarga de lastro, com excepção do proveniente dos tanques de lastro segregado;
 - vii) Descarga das águas dos tanques de resíduos;
 - viii) Fecho de todas as válvulas apropriadas ou de dispositivos análogos depois das operações de descarga dos tanques de resíduos;
 - ix) Fecho das válvulas necessárias para isolar os tanques destinados a lastro limpo dos encanamentos de carga e de drenagem forçada após as operações de descarga dos tanques de resíduos;
 - x) Eliminação de resíduos.

A segunda frase do parágrafo 4 deve ser substituída pela seguinte:

Cada operação registada será assinada pelo oficial ou oficiais responsáveis pelas referidas operações e cada página preenchida será assinada pelo capitão do navio.

Um novo parágrafo 7 deve ser acrescentado, como segue:

7 — Para os navios petroleiros de arqueação bruta inferior a 150 t que operem em conformidade com a regra 15 4), do presente Anexo será elaborado pela administração um Livro de Registo de Hidrocarbonetos apropriado.

Regra 21

Requisitos especiais aplicáveis às plataformas de perfuração e a outras plataformas

Uma nova alínea deve ser acrescentada ao texto existente:

d) Fora das áreas especiais e a mais de 12 milhas marítimas da terra mais próxima, e tendo em consideração as disposições da regra 11 do presente Anexo, será proibida a descarga para o mar de hidrocarbonetos ou de misturas de hidrocarbonetos, provenientes das plataformas de perfuração e de outras plataformas, quando estacionárias, excepto quando o teor em hidrocarbonetos das descargas, sem diluição, não exceda 100 partes por milhão, a menos que existam regulamentos nacionais apropriados mais exigentes, caso em que serão aplicados tais regulamentos.

Regra 25

Compartimentação e estabilidade

O texto da alínea a) do parágrafo 2 deve ser substituído pelo seguinte, e as alíneas b), c) e d) renúmeradas como d), e) e f):

a) Avaria no costado:

- | | |
|---|---|
| i) Dimensão longitudinal: | O menor dos valores $1/3 (L^2/3)$ ou 14,5 m. |
| ii) Dimensão transversal: (medida a partir do costado, perpendicularmente ao plano longitudinal do navio, ao nível da linha de carga deverão) | O menor dos valores $B/3$ ou 11,5 m. |
| iii) Dimensão vertical: | A partir da linha de traçado do fundo na linha central, para cima, sem limite |

b) Avaria no fundo:

- | | | |
|---------------------------|---|---|
| | Num comprimento de $0,3 L$ a contar da perpendicular avante | Qualquer outra parte do navio |
| i) Dimensão longitudinal: | O menor dos valores $1/3 (L^2/3)$ ou 14,5 m. | O menor dos valores $1/3 (L^2/3)$ ou 5 m. |
| ii) Dimensão transversal: | O menor dos valores $B/6$ ou 10 m. | O menor dos valores $B/6$ ou 5 m. |
| iii) Dimensão vertical: | O menor dos valores $B/15$ ou 6 m medidas a partir da linha de traçado do fundo na linha central. | O menor dos valores $B/15$ ou 6 m medidas a partir da linha de traçado do fundo na linha central. |

c) Se uma avaria de menores dimensões que as dimensões máximas da avaria especificadas

nas alíneas a) e b) do presente parágrafo ocasionar uma situação mais grave, será considerada esta avaria.

O texto do subparágrafo 3, c), deve ser substituído pelo seguinte:

c) Será verificada a estabilidade na fase final do alagamento, podendo ser considerada como satisfatória se a curva do braço do momento endireitante tiver a amplitude mínima de 20° para além da posição de equilíbrio e, simultaneamente, o braço do momento endireitante residual for pelo menos de 0,1 m dentro da amplitude de 20°; a área sob a curva dentro desta amplitude não será inferior a 0,0175 m-radiano. As aberturas não protegidas não serão imersas dentro desta amplitude, a não ser que o espaço em questão seja pressupostamente alagável. Dentro desta amplitude, pode ser autorizada a imersão de qualquer das aberturas mencionadas na alínea a) do presente parágrafo e de outras aberturas susceptíveis de serem fechadas de forma estanque.

Deve ser acrescentada uma nova alínea ao parágrafo 3, como segue:

e) Os dispositivos de compensação que requieram a utilização de meios mecânicos, tais como válvulas ou encanamentos de nivelamento, se existirem, não serão considerados para fins de redução do ângulo de adornamento ou de obtenção da amplitude mínima de estabilidade residual de modo a satisfazer os requisitos das alíneas a), b) e c) do presente parágrafo e será mantida a estabilidade residual suficiente durante todas as fases em que a compensação seja usada. Os espaços que são ligados por meio de condutas de grande secção podem ser considerados como um único espaço.

O texto do parágrafo 4, b), deve ser substituído pelo seguinte:

b) Adoptam-se as seguintes permeabilidades para os espaços alagados em consequência de uma avaria:

Espaços:	Permeabilidades
Destinados a paióis	0,60
Ocupados por alojamentos	0,95
Ocupados por máquinas	0,85
Vazios	0,95
Destinados a líquidos consumíveis	0 a 0,95 *
Destinados a outros líquidos	0 a 0,95 *

A primeira frase do parágrafo 5 deve ser emendada como segue:

5 — Aos capitães dos navios petroleiros novos, e aos responsáveis dos navios petroleiros novos

* A permeabilidade dos compartimentos parcialmente cheios será função da quantidade de líquido transportado. Sempre que uma avaria atinja um tanque que contenha líquidos, pressupor-se-á que o conteúdo desse compartimento está completamente perdido e é substituído por água salgada até ao nível do plano final de equilíbrio.

sem propulsão própria, aos quais se aplique o presente Anexo, será fornecido o seguinte modelo aprovado:

APÊNDICE II

O modelo do certificado deve ser substituído pelo seguinte:

Modelo de certificado e suplementos

Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Hidrocarbonetos

(Nota. — Este Certificado terá como suplemento um Registo de Construção e Equipamento.)

Emitido de acordo com as disposições 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»), sob a autoridade do Governo de:

(designação oficial e completa do país)

por
(nome completo da pessoa competente ou do organismo autorizado nos termos das disposições da Convenção)

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

Tipo de navio:

Navio petroleiro *.

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

Navio diferente dos acima mencionados *.

Certifica-se:

- 1) Que o navio foi vistoriado em conformidade com a regra 4 do Anexo I à Convenção; e
- 2) Que nessa vistoria se verificou serem satisfatórias, sob todos os aspectos, as condições da estrutura, equipamento, sistemas, instalações, disposições e materiais do navio, e que o navio cumpre os requisitos aplicáveis do Anexo I à Convenção.

Este Certificado é válido até ..., sujeito à realização das vistorias previstas na regra 4 do Anexo I à Convenção.

Emitido em

(local de emissão do Certificado)

... de ... de 19... (assinatura do oficial devidamente autorizado que emite o Certificado)

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado.)

* Riscar como apropriado.

Registo das vistorias anuais e intermédias

Certifica-se que na vistoria exigida pela regra 4 do Anexo I à Convenção se verificou que o navio cumpre as disposições pertinentes da Convenção:

Vistoria anual:

Assinado

(assinatura do funcionário
devidamente autorizado)

Local

Data

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado.)

Vistoria anual*/intermédia*:

Assinado

(assinatura do funcionário
devidamente autorizado)

Local

Data

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado.)

Vistoria anual*/intermédia*:

Assinado

(assinatura do funcionário
devidamente autorizado)

Local

Data

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado.)

Vistoria anual:

Assinado

(assinatura do funcionário
devidamente autorizado)

Local

Data

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado.)

MODELO A**Suplemento ao Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Hidrocarbonetos (Certificado IOPP)****Registo de construção e equipamento para navios que não sejam petroleiros**

relativo às disposições do Anexo I à 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, i. e., «navios que não sejam quaisquer dos acima mencionados». Para os navios petroleiros e outros navios que não sejam petroleiros com tanques de carga abrangidos pela regra 2 2), do Anexo I à Convenção será utilizado o modelo B.

2 — Este registo acompanhará sempre o Certificado IOPP. O Certificado IOPP será mantido sempre a bordo.

3 — Se a língua do registo original for diferente do inglês ou francês, o texto incluirá uma tradução numa destas línguas.

4 — Os registos serão feitos inserindo no local respectivo uma cruz (×) para as respostas «sim» e «aplicável» ou um traço (—) para as respostas «não» e «não aplicável», conforme apropriado.

5 — As regras mencionadas neste registo referem-se às regras do Anexo I à Convenção e as resoluções referem-se às adoptadas pela Organização Marítima Internacional.

1 — PORMENORES DO NAVIO

1.1 — Nome do navio

1.2 — Número ou letras do distintivo do navio

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 de 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 ☐

* Riscar como apropriado.

2 — EQUIPAMENTO PARA O CONTROLO DE DESCARGA DE HIDROCARBONETOS PROVENIENTES DOS PORÕES DAS CASAS DE MÁQUINAS E DOS TANQUES DE COMBUSTÍVEL LÍQUIDO (regras 10 e 16)

2.1 — Transporte de água de lastro nos tanques de combustível líquido:

2.1.1 — O navio pode, em condições normais, transportar água de lastro nos tanques de combustível líquido ☐

2.1.2 — O navio, em condições normais, não transporta água de lastro nos tanques de combustível líquido ☐

2.2 — Tipo de equipamento separador/de filtragem instalado:

2.2.1 — Equipamento capaz de produzir um efluente com um teor em hidrocarbonetos inferior a 100 ppm ☐

2.2.2 — Equipamento capaz de produzir um efluente com um teor em hidrocarbonetos não superior a 15 ppm ☐

2.3 — Tipo do equipamento de controlo:

2.3.1 — Equipamento monitor da descarga [regra 16 5)]:

.1 — Com dispositivo de paragem automática ☐

.2 — Com dispositivo de paragem manual ☐

2.3.2 — Alarme para 15 ppm [regra 16 7)] ☐

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

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

.1 — Com dispositivo de registo ☐

.2 — Sem dispositivo de registo ☐

2.4 — Normas de aprovação:

2.4.1 — O equipamento separador/de filtragem:

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

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

.3 — Foi aprovado em conformidade com normas nacionais não baseadas na Resolução A.393(X) ou A.233(VII) ☐

.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 medida do teor em hidrocarbonetos foi aprovado em conformidade com a Resolução A.393(X) ☐

2.5 — A capacidade máxima do equipamento é de ... m³/h.

2.6 — Âmbito de aplicação:

2.6.1 — O navio não é obrigado a estar apetrechado com o equipamento acima mencionado até ... de ... de 19...*, em conformidade com a regra 16 4) ☐

3 — TANQUES PARA RESÍDUOS DE HIDROCARBONETOS (LAMAS) (regra 17)

3.1 — O navio possui tanques de resíduos de hidrocarbonetos (lamas) com a capacidade total de ... m³ ☐

3.2 — Outros meios para eliminação de resíduos além dos tanques de lamas ☐

4 — UNIÃO UNIVERSAL DE DESCARGA (regra 19)

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

5 — DISPENSAS

5.1 — Foram concedidas pela Administração isenções ao cumprimento dos requisitos do capítulo II do Anexo I à Convenção em conformidade com a regra 2 4) a, no que se refere aos dispositivos enunciados no(s) parágrafo(s)
..... deste registo.

* Inserir a data correspondente a três anos após a entrada em vigor da Convenção.

6 — EQUIVALENTES (regra 3)

- 6.1 — Foram aprovados pela Administração equivalentes para 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)

... de ... de 19... (assinatura do oficial devidamente autorizado que emite o Certificado)

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado.)

MODELO B

Suplemento ao Certificado Internacional para a Prevenção da Poluição por Hidrocarbonatos (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 respectivo Protocolo de 1978 (daqui em diante referida como «a Convenção»).

Notas:

1 — Este modelo deve ser utilizado para os navios dos dois primeiros tipos segundo a classificação do Certificado IOPP, i. e., navios petroleiros e outros navios que não sejam petroleiros com tanques de carga abrangidos pela regra 2 2), do Anexo I à 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 será mantido sempre a bordo.

3 — Se a língua do registo original for diferente do inglês ou francês, o texto incluirá uma tradução numa destas línguas.

4 — Os registos serão feitos inserindo no local respectivo uma cruz (X) para as respostas «sim» e «aplicável» ou um traço (—) para as respostas «não» e «não aplicável», conforme apropriado.

5 — As regras mencionadas neste registo referem-se às regras do Anexo I à Convenção e as resoluções referem-se às adoptadas pela Organização Marítima Internacional.

I — PORMENORES DO NAVIO

- 1.1 — Nome do navio
1.2 — Número ou letras do distintivo do navio

- 1.3 — Porto de registo
1.4 — Arqueação bruta
1.5 — Capacidade de carga do navio ... (m³).
1.6 — Porte bruto do navio ... (toneladas métricas) [regra 1 22)].
1.7 — Comprimento do navio ... (m) [regra 1 18)].
1.8 — Data de construção:

- 1.8.1 — Data do contrato de construção
1.8.2 — Data de 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 tanque para transporte de produtos refinados ☐
1.11.3 — Navio tanque para transporte de petróleo bruto/ produtos refinados ☐
1.11.4 — Navio de carga combinada ☐

- 1.11.5 — Navio, que não seja um navio petroleiro, com tanques de carga abrangidos pela regra 2 2), do Anexo I à Convenção ☐
- 1.11.6 — Navio petroleiro destinado ao transporte dos produtos refinados referidos na regra 15, 7 ☐
- 1.11.7 — O navio, sendo designado como «navio tanque para transporte de petróleo bruto» operando com COW, é também designado como «navio tanque para transporte de produtos refinados» operando com CBT, para o que foi também emitido um Certificado IOPP separado ☐
- 1.11.8 — O navio, sendo designado como «navio tanque para transporte de produtos refinados» operando com CBT, é também designado como «navio tanque para transporte de petróleo bruto» operando com COW, para o que foi também emitido um Certificado IOPP separado ☐
- 1.11.9 — Navio tanque de produtos químicos transportando hidrocarbonetos ☐

2 — EQUIPAMENTO PARA O CONTROLO DE DESCARGA DE HIDROCARBONETOS DOS PORÕES DAS CASAS DE MÁQUINAS E DOS TANQUES DE COMBUSTÍVEL LÍQUIDO (regras 10 e 16)

- 2.1 — Transporte de água de lastro nos tanques de combustível líquido:
- 2.1.1 — O navio pode, em condições normais, transportar água de lastro nos tanques de combustível líquido ☐
- 2.1.2 — O navio, em condições normais, não transporta água de lastro nos tanques de combustível líquido ☐
- 2.2 — Tipo de equipamento separador/de filtração instalado:
- 2.2.1 — Equipamento capaz de produzir um efluente com um teor em hidrocarbonetos inferior a 100 ppm ☐
- 2.2.2 — Equipamento capaz de produzir um efluente com um teor em hidrocarbonetos não superior a 15 ppm ☐

2.3 — Tipo de equipamento de controlo:

2.3.1 — Equipamento monitor da descarga [regra 16 5)]:

- .1 — Com dispositivo de paragem automática ☐
- .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 medida do teor em hidrocarbonetos [Resolução A.444(XI)]:

- .1 — Com dispositivo de registo ☐
- .2 — Sem dispositivo de registo ☐

2.4 — Normas de aprovação:

2.4.1 — O equipamento separador/de filtração:

- .1 — Foi aprovado em conformidade com a Resolução A.393(X) ☐
- .2 — Foi aprovado em conformidade com a Resolução A.233(VII) ☐
- .3 — Foi aprovado em conformidade com normas nacionais não baseadas na Resolução A.393(X) ou A.233(VII) ☐
- .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 medida do teor em hidrocarbonetos foi aprovado em conformidade com a Resolução A.393(X) ☐

2.5 — A capacidade máxima do equipamento é de ... m³/h.

2.6 — Âmbito de aplicação:

2.6.1 — O navio não é obrigado a estar apetrechado com o equipamento acima mencionado até ... de ... 19 ...*, em conformidade com a regra 16 4) ☐

* Inserir a data correspondente a três anos após a entrada em vigor da Convenção.

3 — TANQUES PARA RESÍDUOS DE HIDRO-CARBONETOS (LAMAS) (regra 17)

- 3.1 — O navio possui tanques de resíduos de hidrocarbonetos (lamas) com a capacidade de ... m³ ☐
- 3.2 — Outros meios para a eliminação de resíduos além dos tanques de lamas ☐

4 — UNIÃO UNIVERSAL DE DESCARGA (regra 19)

- 4.1 — O navio possui um encanamento para a descarga de resíduos provenientes dos porões das casas de 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:
- 5.1.1 — É obrigado a possuir SBT, PL e COW ☐
- 5.1.2 — É obrigado a possuir SBT e PL ☐
- 5.1.3 — É obrigado a possuir SBT ☐
- 5.1.4 — É obrigado a possuir SBT, CBT ou COW ☐
- 5.1.5 — É 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 dispostos em localização protectora (PL) em cumprimento 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 cumprimento da regra 13A, e pode operar:

- .1 — Como navio tanque para transporte de produtos refinados ☐

- .2 — Como navio tanque para transporte de petróleo bruto até ... de ... de 19...* ☐

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 Operação dos Tanques Destinados a Lastro Limpo, actualizado, datado de ...* ☐
- 5.3.4 — O navio possui sistemas de bombagem e de encanamentos comuns à lastragem dos CBT e às operações relacionadas com a carga de hidrocarbonetos ☐
- 5.3.5 — O navio possui sistemas de bombagem e de encanamentos independentes e separados para 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 13B ☐
- 5.4.2 — O navio está equipado com um sistema COW em cumprimento da regra 13B, mas a eficiência do sistema não foi comprovada em conformidade com a regra 13 6), e o parágrafo 4.2.10 das Especificações para COW Actualizadas [Resolução A.446(XI)] ☐
- 5.4.3 — O navio possui um Manual de Operação e Equipamento da Lavagem com Petróleo Bruto, actualizado, datado de ... ☐
- 5.4.4 — O navio não é obrigado, mas está equipado com COW cumprindo os aspectos de segurança das Especificações para COW Actualizadas [Resolução A.446(XI)] ☐

* Inserir a data correspondente a dois ou quatro anos após a entrada em vigor da Convenção, conforme apropriado.

5.5 — Isenção ao cumprimento da regra 13:

5.5.1 — O navio é utilizado apenas no tráfego entre

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

5.6 — Limitação das dimensões e disposições dos tanques de carga (regra 24):

5.6.1 — O navio está sujeito aos requisitos de construção da regra 24 e cumpre esses requisitos ☐5.6.2 — O navio está sujeito aos requisitos de construção da regra 24 4), e cumpre esses requisitos [veja regra 2 2)] ☐

5.7 — Compartimentação e estabilidade (regra 25):

5.7.1 — O navio está sujeito aos requisitos de construção da regra 25 e cumpre esses requisitos ☐5.7.2 — Foram fornecidos ao navio as informações e dados, devidamente aprovados, exigidos nos termos da regra 25 5) ☐

6 — RETENÇÃO DE HIDROCARBONETOS A BORDO (regra 15)

6.1 — Equipamento monitor da descarga de hidrocarbonetos:

6.1.1 — O navio está incluído na categoria ... de navio petroleiro segundo a definição da Resolução A.496(XII) ☐

6.1.2 — O equipamento inclui:

- .1 — Unidade de comando ☐
- .2 — Unidade computadora ☐
- .3 — Unidade de cálculo ☐

6.1.3 — O equipamento possui:

- .1 — Dispositivo de bloqueio do arranque ☐
- .2 — Dispositivo de paragem automática ☐

6.1.4 — O aparelho de medida do teor em hidrocarbonetos está aprovado nos termos da Resolução A.595(X) e é adequado para:

- .1 — Petróleo bruto ☐
- .2 — Produtos negros ☐
- .3 — Produtos brancos ☐

6.1.5 — O navio possui um Manual de Operação do Equipamento Monitor de Descarga de Hidrocarbonetos ☐6.1.6 — O navio não é obrigado a possuir um equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos até... de... de 19...* em conformidade com a regra 15 1) ☐

6.2 — Tanques de resíduos:

6.2.1 — O navio possui ... tanque(s) de resíduos com a capacidade total de ... m³, que corresponde a ... % da capacidade de carga de hidrocarbonetos, em conformidade com a:

- .1 — Regra 15 2) c ☐
- .2 — Regra 15 2) c, i) ☐
- .3 — Regra 15 3) c, ii) ☐
- .4 — Regra 15 2) c, iii) ☐

6.2.2 — Os tanques de carga foram designados como tanques de resíduos ☐6.2.3 — O navio não é obrigado a possuir tanques de resíduos até... de... de 19...*, em conformidade com a regra 15 1) ☐

6.3 — Detectores da superfície de separação 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 — Isenções ao cumprimento da regra 15:

6.4.1 — O navio está isento do cumprimento da regra 15 1), 2) e 3), em conformidade com a regra 15 7) ☐6.4.2 — O navio está isento do cumprimento da regra 15 1), 2) e 3), em conformidade com a regra 2 2) ☐

* Inserir a data correspondente a três anos após a entrada em vigor da Convenção.

7 — SISTEMAS DE BOMBAGEM, DE ENCANAMENTOS E DE DESCARGA (regra 18)

7.1 — Os terminais dos encanamentos de descarga de lastro segregado para o mar estão localizados:

7.1.1 — Acima da linha de água ☐

7.1.2 — Abaixo da linha de água ☐

7.2 — Os terminais dos encanamentos de descarga de lastro limpo para o mar, que não sejam colectores de descarga, estão localizados **:

7.2.1 — Acima da linha de água ☐

7.2.2 — Abaixo da linha de água ☐

7.3 — Os terminais dos encanamentos de descarga de lastro sujo para o mar, que não sejam colectores de descarga, estão localizados **::

7.3.1 — Acima da linha de água ☐

7.3.2 — Abaixo da linha de água em conjunto com o 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:

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

.2 — Para a descarga para terra está instalado um encanamento especial de diâmetro reduzido ☐

8 — SISTEMAS EQUIVALENTES PARA NAVIOS TANQUES DE PRODUTOS QUÍMICOS QUE TRANSPORTEM HIDROCARBONETOS

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

8.1.1 — Equipamento separador hidrocarbonetos/água capaz

de produzir um efluente com um teor em hidrocarbonetos inferior a 100 ppm com a capacidade de ... m³/h ☐

8.1.2 — Um tanque de retenção com a capacidade de ... m³ ☐

8.1.3 — Um tanque para recolha das águas de lavagem dos tanques, que é:

.1 — Um tanque especialmente destinado a esse fim ☐

.2 — Um tanque de carga designado como um tanque de recolha ☐

8.1.4 — Uma bomba de trasfega permanentemente instalada para a descarga para o mar de efluentes contendo hidrocarbonetos através do equipamento separador hidrocarbonetos/água ☐

8.2 — O equipamento separador hidrocarbonetos/água foi aprovado de acordo com as condições da Resolução A.393(X) e é adequado para toda a gama de produtos do Anexo I ☐

1 8.3 — O navio possui um Certificado de Aptidão para o Transporte de Produtos Químicos Perigosos a Granel válido ☐

9 — ISENÇÕES

9.1 — Foram concedidas pela Administração isenções ao 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.

10 — EQUIVALENTES (regra 3)

10.1 — Foram aprovados pela Administração equivalentes para determinados requisitos do Anexo I no que se refere aos pontos 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)

... de... de 19...
(assinatura do oficial devidamente autorizado que emite o registo)

** Indicar apenas os terminais que podem ser controlados.

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado.)

APÊNDICE III

Os modelos do Livro de Registo de Hidrocarbonetos e respectivos suplementos são substituídos pelos seguintes:

Modelo do Livro de Registo de Hidrocarbonetos

Livro de Registo de Hidrocarbonetos

Parte I — Operações nas casas de máquinas

(Todos os navios)

Nome do navio:

Número ou letras do distintivo do navio:

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 navios petroleiros, para registo das operações pertinentes nas casas de máquinas. Os navios petroleiros possuirão igualmente a parte II do Livro de Registo de Hidrocarbonetos para registo das operações pertinentes de carga/lastragem.

Introdução

As páginas seguintes desta secção compreendem uma vasta lista de operações nas casas de máquinas, que serão registadas, quando apropriado, no Livro de Registo de Hidrocarbonetos em conformidade com a regra 20 do Anexo I à Convenção para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, como alterada pelo respectivo Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78). As operações foram agrupadas em secções operacionais, sendo cada uma delas designada por uma letra de código.

Ao serem feitos os registos no Livro de Registo de Hidrocarbonetos, a data, o código da secção operacional e o número da operação serão inseridos nas colunas apropriadas e os pormenores requeridos serão registados cronologicamente no espaço em branco.

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

Lista de operações a registar

A) LASTRAGEM OU LIMPEZA DOS TANQUES DE COMBUSTÍVEL LÍQUIDO

- 1 — Identificação do(s) tanque(s) lastrado(s).
- 2 — Se foram limpos desde a última vez em que contiveram hidrocarbonetos e, em caso negativo, o tipo de hidrocarbonetos anteriormente transportado.
- 3 — Posição do navio no início da limpeza.
- 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 termo da descarga.
- 8 — Velocidade(s) do navio durante a descarga.
- 9 — Método de descarga:

- .1 — Através de equipamento de 100 ppm;
- .2 — Através de equipamento de 15 ppm;
- .3 — Para instalações de recepção.

10 — Quantidade descarregada.

C) ELIMINAÇÃO DE RESÍDUOS DE HIDROCARBONETOS (LAMAS)

11 — Quantidade de resíduos retidos a bordo para eliminação.

12 — Métodos de eliminação dos resíduos:

- .1 — Para instalações de recepção (identificar o porto);
- .2 — Misturados com combustível do navio;
- .3 — Trasfegados para outro(s) tanque(s) [identificar o(s) tanque(s)];
- .4 — Outro método (indicar qual).

D) DESCARGA NÃO AUTOMÁTICA PARA O MAR OU OUTRA FORMA DE ELIMINAÇÃO DAS ÁGUAS DE PORÕES QUE SE ACUMULARAM NAS CASAS DE MÁQUINAS

13 — Quantidade descarregada.

14 — Hora da descarga.

15 — Método de descarga ou de eliminação:

- .1 — Através de equipamento de 100 ppm;
- .2 — Através de equipamento de 15 ppm;
- .3 — Para instalações de recepção (identificar o porto);
- .4 — Para tanque de resíduos ou de recolha (identificar o tanque).

E) DESCARGA AUTOMÁTICA PARA O MAR OU OUTRA FORMA DE ELIMINAÇÃO DAS ÁGUAS DOS PORÕES QUE SE ACUMULARAM NAS CASAS DE MÁQUINAS

16 — Hora em que o sistema foi posto em funcionamento automático para a descarga para o mar.

17 — Hora em que o sistema foi posto em funcionamento automático para a trasfega das águas dos porões para o tanque de recolha (tanques de resíduos) (identificar o tanque).

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

19 — Método de descarga para o mar:

- .1 — Através de equipamento de 100 ppm;
- .2 — Através de equipamento de 15 ppm.

F) ESTADO DO EQUIPAMENTO MONITOR DE DESCARGA DE HIDROCARBONETOS

20 — Hora da avaria no equipamento.

21 — Hora em que o equipamento ficou reparado.

22 — Causas da avaria.

G) DESCARGAS ACIDENTAIS OU OUTRAS DESCARGAS 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 fuga, suas causas e observações gerais.

H) PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS ADICIONAIS E OBSERVAÇÕES GERAIS

Nome do navio

Número ou letras do distintivo do navio

**Operações de carga/lastragem (navios petroleiros)*/
operações nas casas de máquinas (todos os navios) ***

[illegible]

Assinatura do Capitão

* Riscar como apropriado.

Livro de Registo de Hidrocarbonetos

Parte II — Operações de carga/lastragem

(Navios petroleiros)

Nome do navio:

Número ou letras do distintivo do navio:

Arqueação bruta:

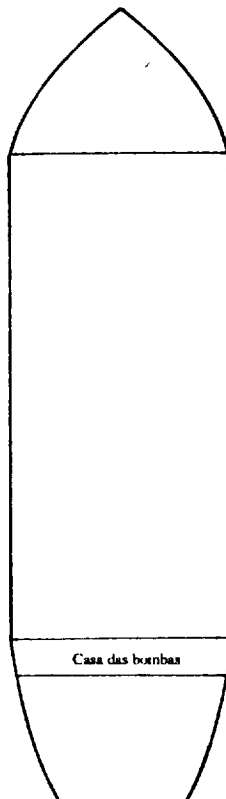
Periodo de: a:

Nota. — Todos os navios petroleiros de arqueação bruta igual ou superior a 1501 possuirão a parte II do Livro de Registro de Hidrocarbonetos para registro das operações pertinentes de carga/lastragem. Esses navios possuirão igualmente a parte I do Livro de Registro de Hidrocarbonetos para registro das operações inerentes às casas de máquinas.

Nome do navio

Número ou letras do distintivo do navio

**Esquemas dos tanques de carga e de resíduos
(a ser preenchido a bordo)**

[illegible]

(Indicar a capacidade de cada tanque e a altura dos(s) tanque(s) de resíduos.)

Introdução

As páginas seguintes desta secção compreendem uma vasta lista de operações de carga e de lastragem que serão registadas, quando apropriado, 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, como alterada pelo respectivo Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78). As operações foram agrupadas em secções operacionais, sendo cada uma designada por uma letra.

Ao serem feitos os registros no Livro de Registro de Hidrocarbonetos, a data, o código da secção operacional e o número da operação serão inseridos nas colunas apropriadas e os pormenores requeridos serão registados cronologicamente nos espaços em branco.

Cada operação concluída será assinada e datada pelo oficial ou oficiais responsáveis. Cada página preenchida será assinada pelo capitão do navio. No que se refere aos navios petroleiros utilizados em tráfegos específicos em conformidade com a regra 13C do Anexo I à MARPOL 73/78, os registros apropriados no Livro de Registro de Hidrocarbonetos serão visados pela autoridade competente do Estado do porto *.

* Esta frase só será inserida no Livro de Registo de Hidrocarbonetos de um navio tanque utilizado em tráfegos específicos.

Lista de operações a registar**A) CARGA DE HIDROCARBONETOS**

- 1 — Local de carregamento.
- 2 — Tipos de hidrocarbonetos carregados e identificação do(s) tanque(s).
- 3 — Quantidade total de hidrocarbonetos carregados.

B) TRASFEGA INTERNA DA CARGA DE HIDROCARBONETOS DURANTE A VIAGEM

- 4 — Identificação do(s) tanque(s):
 - .1 — De:
 - .2 — Para:
- 5 — O(s) tanque(s) mencionado(s) em 4, 1), ficou (ficaram) vazio(s)?

C) DESCARGA DE HIDROCARBONETOS

- 6 — Local de descarga.
- 7 — Identificação do(s) tanque(s) descarregado(s).
- 8 — O(s) tanque(s) ficou (ficaram) vazio(s)?

D) LAVAGEM COM PETRÓLEO BRUTO (APENAS 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 a posição do navio se efectuada entre dois portos de descarga.
- 10 — Identificação do(s) tanque(s) lavado(s) ¹.
- 11 — Número de máquinas utilizadas.
- 12 — Hora do início da lavagem.
- 13 — Método de lavagem utilizado ².
- 14 — Pressão nos encanamentos de lavagem.
- 15 — Hora do termo ou da interrupção da lavagem.
- 16 — Indicar o método utilizado para verificar se o(s) tanque(s) ficou(ficaram) seco(s).
- 17 — Observações ³.

E) LASTRAGEM DOS TANQUES DE CARGA

- 18 — Identificação do(s) tanque(s) lastrado(s).
- 19 — Posição do navio no início da lastragem.

F) LASTRAGEM DOS TANQUES DESTINADOS A LASTRO LIMPO (APENAS NAVIOS TANQUES COM CBT)

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

- 21 — Posição do navio no momento em que foi embarcada água no(s) tanque(s) destinado(s) a lastro limpo para lavagem com água ou para lastragem do navio no porto.
- 22 — Posição do navio no momento em que a(s) bomba(s) e encanamentos foram lavados com água e o seu conteúdo descarregado para um tanque de resíduos.
- 23 — Quantidade de água contendo hidrocarbonetos resultante da lavagem dos encanamentos e trasfegada para tanques de resíduos [identificar o(s) tanque(s)].
- 24 — Posição do navio no momento em que foi embarcada água de lastro adicional no(s) tanque(s) destinado(s) a lastro limpo.
- 25 — Data e posição do navio no momento em que foram fechadas as válvulas que separam os tanques destinados a lastro limpo dos encanamentos de carga e de drenagem forçada.
- 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 ⁴.
- 31 — As águas de lavagem dos tanques foram trasfegadas para:
 - 1 — Instalações de recepção;
 - .2 — Tanque(s) de resíduos ou tanque(s) de carga designado(s) como tanque(s) de resíduos [identificar o(s) tanque(s)].

H) DESCARGA DE LASTRO SUJO

- 32 — Identificação do(s) tanque(s).
- 33 — Posição do navio no início da descarga para o mar.
- 34 — Posição do navio no termo da descarga para o mar.
- 35 — Quantidade descarregada para o mar.
- 36 — Velocidade(s) do navio durante a descarga.
- 37 — O equipamento monitor de descarga esteve a funcionar durante a descarga?
- 38 — Foi mantido um controlo regular do efluente e da superfície da água na zona da descarga?
- 39 — Quantidade de água contendo hidrocarbonetos trasfegada para tanque(s) de resíduos [identificar o(s) tanque(s) de resíduos].
- 40 — Descarga para instalações de recepção em terra (identificar o porto, se aplicável).

I) DESCARGA PARA O MAR DA ÁGUA DOS TANQUES DE RESÍDUOS

- 41 — Identificação dos tanques 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.

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

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

³ Se não forem seguidos os programas indicados no Manual de Operação e Equipamento, as razões de tal facto serão registadas no espaço destinado a «Observações».

⁴ Lavagem manual por jacto de mangueira, lavagem mecânica e/ou limpeza química. Quando se efectuar a limpeza química, especificar o produto químico utilizado e a quantidade.

- 45 — Capacidade residual total no início da descarga.
- 46 — Capacidade residual até à superfície da separação 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 termo da descarga.
- 50 — O equipamento monitor de descarga esteve a funcionar durante a descarga?
- 51 — Capacidade residual até à superfície de separação hidrocarbonetos/água no termo da descarga.
- 52 — Velocidade(s) 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 termo da descarga dos tanques de resíduos.

J) ELIMINAÇÃO DE RESÍDUOS E DE MISTURAS CONTENDO HIDROCARBONETOS QUE NÃO PODEM SER TRATADOS DE OUTRO MODO

- 55 — Identificação do(s) tanque(s).
- 56 — Quantidade eliminada de cada tanque.
- 57 — Método de eliminação:
 - .1 — Para instalações de recepção (identificar o porto);
 - .2 — Mistura com a carga;
 - .3 — Trasfega para outro(s) tanque(s) [identificar o(s) tanque(s)];
 - .4 — Outro método (especificar qual).

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 termo da descarga o(s) tanque(s) ficou (ficaram) vazio(s)?
- 61 — Posição do navio no termo da descarga se for diferente da indicada em 58.
- 62 — Foi mantido um controlo regular do efluente e da superfície da água na zona da descarga?

L) DESCARGA DE LASTRO DOS TANQUES DESTINADOS A LASTRO LIMPO (APENAS 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 termo da descarga para o mar.
- 66 — Quantidade descarregada:

- .1 — Para o mar; ou
- .2 — Para instalações de recepção (identificar o porto).

- 67 — Verificou-se algum indício de contaminação por hidrocarbonetos da água de lastro antes ou durante a descarga para o mar?
- 68 — A descarga foi controlada por meio de um aparelho de medida do teor em hidrocarbonetos?
- 69 — Hora e posição do navio no momento em que, após a deslastragem, foram fechadas as válvulas que separam os tanques de lastro limpo dos encanamentos de carga e de drenagem.

M) ESTADO DO EQUIPAMENTO MONITOR DA DESCARGA

- 70 — Hora da avaria no equipamento.
- 71 — Hora em que o equipamento ficou reparado.
- 72 — Causas da avaria.

N) DESCARGAS ACIDENTAIS OU OUTRAS DESCARGAS 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 fuga, suas causas e observações gerais.

O) PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS ADICIONAIS E OBSERVAÇÕES GERAIS

Navios tanques utilizados em tráfegos específicos

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 DE ÁGUA DE LASTRO A BORDO

- 81 — Razão da redistribuição.

R) DESCARGA DA ÁGUA DE LASTRO PARA INSTALAÇÃO DE RECEPÇÃO

- 82 — Porto(s) em que 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 do Estado do porto.

Nome do navio

Portaria n.º 1107/90

Número ou letras do distintivo do navio

de 7 de Novembro

**Operações de carga/lastragem (navios petroleiros)*/
operações nas casas de máquinas (todos os navios) ***

[illegible]

Assinatura do Capitão

* Riscar como apropriado.

Manda o Governo, pelo Ministro dos Negócios Estrangeiros, nos termos do § 1.º do artigo 158.º do Regulamento do Ministério dos Negócios Estrangeiros, com a redacção dada pelo Decreto n.º 433/72, de 3 de Novembro, que o mapa do pessoal assalariado da Embaixada de Portugal em Berlim, com efeitos a partir de 1 de Outubro de 1990, passe a ser o seguinte:

Embaixada de Portugal em Berlim:

- 1 vice-cônsul;
1 tradutor-intérprete;
1 secretário de 1.ª classe;
1 secretário de 2.ª classe;
2 secretários de 3.ª classe;
1 motorista;
1 porteiro;
1 jardineiro;
3 auxiliares de serviço.

Ministério dos Negócios Estrangeiros.

Assinada em 8 de Outubro de 1990.

O Ministro dos Negócios Estrangeiros, *João de Deus Rogado Salvador Pinheiro*.



DIÁRIO DA REPÚBLICA

Depósito legal n.º 8814/85

ISSN 0870-9963

IMPrensa Nacional-Casa da Moeda, E. P.

AVISO

Por ordem superior e para constar, comunica-se que não serão aceites quaisquer originais destinados ao *Diário da República* desde que não tragam aposta a competente ordem de publicação, assinada e autenticada com selo branco.



PORTE
PAGO

1 — Preço de página para venda avulso, 55\$; preço por linha de anúncio, 104\$.

2 — Para os novos assinantes do *Diário da Assembleia da República*, o período da assinatura será compreendido de Janeiro a Dezembro de cada ano. Os números publicados em Novembro e Dezembro do ano anterior que completam a legislação serão adquiridos ao preço de capa.

3 — Os prazos de reclamação de faltas do *Diário da República* para o continente e regiões autónomas e estrangeiro são, respectivamente, de 30 e 90 dias à data da sua publicação.

PREÇO DESTE NÚMERO 160\$00

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a annuncios e a assinaturas do «Diário da Republica» e do «Diário da Assembleia da Republica» deve ser dirigida á administração da Imprensa Nacional-Casa da Moeda, L. P., Rua de D. Francisco Manuel de Melo, 5 — 1092 Fátima Codex