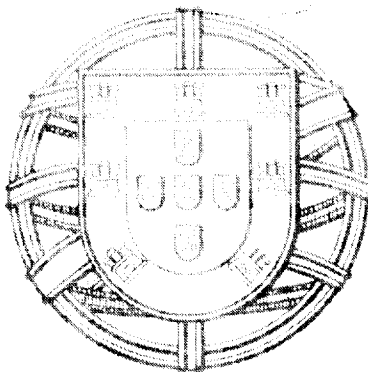




DIÁRIO DA REPÚBLICA

S U P L E M E N T O

S U M Á R I O

Ministério dos Negócios Estrangeiros

Decreto do Governo n.º 25/87:

Aprova para adesão o Protocolo de 1987 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, feito em Londres em 17 de Fevereiro de 1978

2740-(2)

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS**Decreto do Governo n.º 25/87**

de 10 de Julho

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

Artigo 1.º É aprovado para adesão o Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, feito em Londres em 17 de Fevereiro de 1978. O texto original em inglês e a respectiva tradução para português seguem em anexo ao presente decreto.

Art. 2.º As disposições do presente Protocolo e da Convenção serão lidas e interpretadas em conjunto como um único instrumento. O texto original em inglês e a restante tradução para português seguem em anexo ao presente decreto.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 30 de Abril de 1987. — *Aníbal António Cavaco Silva* — *Leonardo Eugénio Ramos Ribeiro de Almeida* — *Pedro José Rodrigues Pires de Miranda* — *João Maria Leitão de Oliveira Martins*.

Assinado em 4 de Junho de 1987.

Publique-se.

O Presidente da República, MÁRIO SOARES.

Referendado em 8 de Junho de 1987.

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

**CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A PREVENÇÃO
DA POLUIÇÃO POR NAVIOS, 1973**

As Partes na presente Convenção:

Conscientes da necessidade de preservar o ambiente humano em geral e o meio marinho em particular;

Reconhecendo que os hidrocarbonetos e outras substâncias prejudiciais lançadas de navios, deliberadamente, por negligência ou acidentalmente, constituem uma séria fonte de poluição;

Reconhecendo também a importância da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição das Águas do Mar pelos Óleos, 1954, como sendo o primeiro instrumento multilateral concluído com o principal objectivo de protecção do ambiente e apreciando o significativo contributo que esta Convenção tem dado para a preservação do ambiente contra a poluição nos mares e nas costas;

Desejando alcançar a eliminação completa da poluição intencional do meio marinho por hidrocarbonetos e outras substâncias prejudiciais, bem como a minimização de descargas acidentais de tais substâncias;

Considerando que este objectivo pode ser melhor alcançado pelo estabelecimento de regras com um significado universal, não limitadas à poluição por hidrocarbonetos,

acordaram no seguinte:

ARTIGO 1**Obrigações gerais no âmbito da Convenção**

1 — As Partes na Convenção comprometem-se a dar cumprimento às disposições da presente Convenção e aos anexos pelos quais ficam obrigadas, com o fim de evitar a poluição do meio marinho pela descarga de substâncias prejudiciais ou de efluentes contendo tais substâncias, em contravenção com a Convenção.

2 — Salvo disposição expressa em contrário, qualquer referência à presente Convenção constitui simultaneamente uma referência aos seus protocolos e anexos.

ARTIGO 2**Definições**

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

1 — «Regras» significa as regras constantes nos anexos à presente Convenção.

2 — «Substância prejudicial» significa qualquer substância que, uma vez lançada para o mar, é susceptível de constituir perigo para a saúde humana, de causar danos aos recursos vivos e à vida marinha, de afectar locais de recreio ou de interferir com outras utilizações legítimas do mar e inclui qualquer substância sujeita a controle pela presente Convenção.

3 — a) «Descarga», referida a substâncias prejudiciais ou a efluentes contendo tais substâncias, significa qualquer forma de lançamento de produtos efectuada por um navio e inclui qualquer escoamento, lançamento, derrame, fuga, bombagem, emanação ou esgoto.

b) «Descarga» não inclui:

i) Imersão com o significado que lhe é dado na Convenção para a Prevenção da Poluição Marinha por Operações de Imersão de Detritos e Outros Produtos, concluída em Londres em 13 de Novembro de 1972; ou

ii) Lançamento de substâncias prejudiciais provenientes directamente da prospecção, exploração e consequente tratamento no mar dos recursos minerais do seu leito; ou

iii) Lançamento de substâncias prejudiciais para fins de investigação científica legítima visando a redução ou controle da poluição.

4 — «Navio» significa uma embarcação de qualquer tipo que opere no meio marinho e inclui embarcações de sustentação hidrodinâmica, veículos de sustentação por ar, submersíveis, estruturas flutuantes e plataformas fixas ou flutuantes.

5 — «Administração» significa o governo do Estado sob cuja autoridade o navio opera. No caso de um navio autorizado a arvorar a bandeira de um Estado, a administração é o governo desse Estado. No caso de plataformas fixas ou flutuantes utilizadas na prospecção e exploração do leito do mar e do seu subsolo adjacente às costas, sobre as quais o Estado costeiro exerce o direito de soberania para fins de prospecção e exploração dos seus recursos naturais,

a administração é o governo do Estado costeiro em questão.

6 — «Incidente» significa um acontecimento envolvendo a descarga real ou presumível para o mar de uma substância prejudicial ou de efluentes contendo tal substância.

7 — «Organização» significa a Organização Marítima Internacional.

ARTIGO 3

Âmbito de aplicação

1 — A presente Convenção aplicar-se-á:

- a) Aos navios que arvoem a bandeira de uma Parte na Convenção; e
- b) Aos navios que não arvoem a bandeira de uma Parte, mas que operem sob a autoridade dessa Parte.

2 — Nada no presente artigo será interpretado como derogando ou alargando os direitos soberanos das Partes sobre o leito do mar e seu subsolo adjacente às suas costas para efeitos de prospecção e exploração dos seus recursos naturais, reconhecidos pelo direito internacional.

3 — A presente Convenção não se aplicará a navios de guerra, a navios de guerra auxiliares ou a qualquer outro navio pertencente a ou operado por um Estado e utilizado no momento considerado unicamente para fins de serviço público não comercial. Contudo, cada Parte assegurará, através de medidas apropriadas que não dificultem as operações ou a capacidade operacional desses navios que lhe pertençam ou sejam por ela operados, que tais navios procedam, na medida do possível e razoável, de modo compatível com a presente Convenção.

ARTIGO 4

Violações

1 — Serão proibidas quaisquer violações dos requisitos da presente Convenção e serão estabelecidas as correspondentes sanções, nos termos da lei da administração do navio em questão, independentemente do local em que a violação ocorra. Sempre que a administração for informada de qualquer violação e considerar que dispõe de provas suficientes que lhe permitam proceder relativamente à alegada violação, instaurará o respectivo processo logo que possível, em conformidade com a sua lei.

2 — Serão proibidas quaisquer violações aos requisitos da presente Convenção cometidas na área da jurisdição de qualquer Parte na Convenção e serão estabelecidas as correspondentes sanções, nos termos da lei dessa Parte. Sempre que tal violação ocorra, essa Parte:

- a) Instaurará um processo, de acordo com a sua lei; ou
- b) Fornecerá à administração do navio informações e provas, que estejam na sua posse, de que ocorreu uma violação.

3 — Quando a administração receber informações ou provas de uma violação da presente Convenção cometida por um seu navio, a administração informará

prontamente a Parte que lhe forneceu as informações ou provas, bem como a Organização, da acção tomada.

4 — As penas fixadas na lei de uma Parte, nos termos e para os fins do presente artigo, serão suficientemente severas para desencorajar as violações da presente Convenção e serão igualmente severas independentemente do local em que as violações ocorram.

ARTIGO 5

Certificados e regras especiais para inspecção de navios

1 — Tendo em consideração as disposições do parágrafo 2 do presente artigo, um certificado emitido sob a autoridade de uma Parte na Convenção, de acordo com as disposições das regras, será aceite pelas outras Partes e considerado, para todos os fins abrangidos pela presente Convenção, como tendo a mesma validade de um certificado emitido por elas.

2 — Um navio obrigado a possuir um certificado, de acordo com as disposições das regras, está sujeito, enquanto se encontrar nos portos ou terminais no mar sob a jurisdição de uma Parte, a inspecções por funcionários devidamente autorizados por essa Parte. Tal inspecção limitar-se-á à verificação de que existe a bordo um certificado válido, salvo quando existam motivos sérios para acreditar que o estado do navio ou dos seus equipamentos não corresponde substancialmente ao especificado nesse certificado. Neste caso, ou se o navio não possuir um certificado válido, a Parte que efectua a inspecção tomará medidas convenientes de modo a garantir que o navio só possa largar para o mar quando não represente uma ameaça inaceitável para o meio marinho. Tal Parte pode, contudo, conceder autorização ao navio para sair do porto ou terminal no mar com o objectivo de se dirigir ao mais próximo e apropriado estaleiro de reparações que esteja disponível.

3 — Se uma Parte recusar a um navio estrangeiro a entrada nos portos ou terminais no mar sob a sua jurisdição ou tomar qualquer acção contra tal navio por este não cumprir as disposições da presente Convenção, a Parte informará imediatamente o cônsul ou representante diplomático da Parte cuja bandeira o navio arvoa ou, se isto não for possível, a respectiva administração. Antes de recusar a entrada ou de tomar qualquer acção, a Parte pode consultar a administração do navio em questão. A administração será igualmente informada quando um navio não possuir um certificado válido, em conformidade com as disposições das regras.

4 — No que se refere aos navios pertencentes a não Partes na Convenção, as Partes aplicarão os requisitos da presente Convenção de modo a garantir que não é dado tratamento mais favorável a tais navios.

ARTIGO 6

Deteção de violações e execução da Convenção

1 — As Partes na Convenção cooperarão na detecção de violações e na execução das disposições da presente Convenção, aplicando todas as medidas apropriadas e praticáveis de detecção e de vigilância contínua do meio ambiente, bem como os procedimen-

tos adequados para envio de relatórios e recolha de provas.

2 — Um navio ao qual a presente Convenção se aplica pode ser sujeito, em qualquer porto ou terminal no mar de uma Parte, a inspecções por funcionários nomeados ou autorizados por essa Parte, com o fim de verificar se o navio descarregou quaisquer substâncias prejudiciais em violação das disposições das regras. Se uma inspecção indicar a existência de uma violação da Convenção, será enviado um relatório à administração para acção apropriada.

3 — Qualquer Parte fornecerá provas à administração, se existirem, de que o navio descarregou substâncias prejudiciais ou efluentes contendo tais substâncias, em violação das disposições das regras. Na medida do possível, a autoridade competente da Parte mencionada notificará o capitão do navio da alegada violação.

4 — Após a recepção dessas provas, a administração assim informada investigará o assunto, podendo solicitar à outra Parte que lhe sejam fornecidas mais ou melhores provas da alegada violação. Se a administração considerar que dispõe de provas suficientes que lhe permitam proceder relativamente à alegada violação, instaurará o respectivo processo logo que possível, em conformidade com a sua lei. A administração informará prontamente a Parte que comunicou a alegada violação, bem como a Organização, da acção tomada.

5 — Qualquer Parte pode igualmente inspeccionar um navio a que se aplique a presente Convenção, quando se encontrar nos portos ou terminais no mar sob sua jurisdição, se essa Parte receber um pedido de investigação emitido por outra Parte, juntamente com provas suficientes de que esse navio descarregou em qualquer local substâncias prejudiciais ou efluentes contendo tais substâncias. O relatório de tal investigação será enviado à Parte que a solicitou e à administração, de forma que possa ser tomada a acção adequada nos termos da presente Convenção.

ARTIGO 7

Atrasos indevidos causados a navios

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

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

ARTIGO 8

Relatórios de incidentes envolvendo substâncias prejudiciais

1 — Em caso de incidente, será elaborado sem demora um relatório, tão completo quanto possível, em conformidade com as disposições do protocolo I à presente Convenção.

2 — Cada Parte na Convenção:

- a) Tomará todas as providências necessárias para que um funcionário ou agência adequado

receba e processe todos os relatórios de incidentes; e

- b) Notificará a Organização pormenorizadamente dessas providências para conhecimento das outras Partes e Estados membros da Organização.

3 — Sempre que uma Parte receba um relatório, nos termos das disposições do presente artigo, essa Parte enviará o relatório, sem demora, para:

- a) A administração do navio implicado; e
- b) Qualquer outro Estado que possa ser afectado.

4 — Qualquer Parte na Convenção compromete-se a emitir instruções aos seus navios e aeronaves de inspecção marítima e demais serviços apropriados para que comuniquem às respectivas autoridades qualquer dos incidentes referidos no protocolo I à presente Convenção. Essa Parte, se o considerar conveniente, comunicará o incidente à Organização e a qualquer outra Parte interessada.

ARTIGO 9

Outras convenções e interpretação

1 — Ao entrar em vigor, a presente Convenção substitui a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição das Águas do Mar pelos Óleos, 1954, e suas emendas, para as Partes naquela Convenção.

2 — Nada na presente Convenção prejudicará a codificação e desenvolvimento do direito do mar pela Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, convocada no cumprimento da Resolução 2750 C (XXV) da Assembleia Geral das Nações Unidas, nem as presentes ou futuras reclamações ou pontos de vista jurídicos de qualquer Estado respeitantes ao direito do mar e à natureza e extensão da jurisdição do Estado costeiro e do Estado de bandeira.

3 — Na presente Convenção, o termo «jurisdição» será interpretado à luz do direito internacional em vigor no momento da aplicação ou interpretação da presente Convenção.

ARTIGO 10

Solução de conflitos

Qualquer conflito entre duas ou mais Partes na Convenção, respeitante à interpretação ou aplicação da presente Convenção, que não tenha sido possível solucionar por negociações entre as Partes envolvidas será submetido, mediante pedido de qualquer das Partes, à arbitragem regulada no protocolo II à presente Convenção, salvo se acordado diferentemente.

ARTIGO 11

Comunicação de informações

1 — As Partes na Convenção comprometem-se a comunicar à Organização:

- a) O texto das leis, resoluções, decretos, regulamentos e outros instrumentos que tenham sido promulgados sobre as várias matérias do âmbito da presente Convenção;
- b) Uma lista de agências não governamentais que estejam autorizadas a actuar em seu nome em

assuntos relacionados com o projecto, construção e equipamento de navios destinados ao transporte de substâncias prejudiciais, de acordo com as disposições das regras;

- c) Um número suficiente de exemplares dos seus certificados emitidos nos termos das disposições das regras;
- d) Uma lista de instalações de recepção indicando a sua localização, capacidade, instalações disponíveis e outras características;
- e) Relatórios oficiais ou seus resumos que demonstrem os resultados da aplicação da presente Convenção; e
- f) Um relatório estatístico anual, em impresso normalizado pela Organização, das sanções efectivamente aplicadas por violação da presente Convenção.

2 — A Organização notificará as Partes da recepção de qualquer comunicação em conformidade com o presente artigo e enviará a todas as Partes qualquer informação que lhe seja comunicada nos termos das alíneas b) a f) do parágrafo 1 do presente artigo.

ARTIGO 12

Acidentes com navios

1 — Cada administração compromete-se a efectuar a investigação de qualquer acidente ocorrido com qualquer dos seus navios sujeitos às disposições das regras, se tal acidente tiver causado prejuízos importantes no meio marinho.

2 — Qualquer Parte na Convenção compromete-se a fornecer à Organização informações relativas aos resultados de tais investigações, quando considerar que as mesmas podem contribuir para a definição de emendas desejáveis à presente Convenção.

ARTIGO 13

Assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e adesão

1 — A presente Convenção fica aberta para assinatura desde 15 de Janeiro de 1974 até 31 de Dezembro de 1974, na sede da Organização, continuando a partir daí aberta para adesão. Os Estados podem tornar-se Partes na presente Convenção mediante:

- a) Assinatura sem reserva para ratificação, aceitação ou aprovação; ou
- b) Assinatura sujeita a ratificação, aceitação ou aprovação, seguida de ratificação, aceitação ou aprovação; ou
- c) Adesão.

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

3 — O secretário-geral da Organização informará todos os Estados que assinaram a presente Convenção ou a ela aderiram de qualquer assinatura ou depósito de um novo instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão e da data do seu depósito.

ARTIGO 14

Anexos facultativos

1 — No momento da assinatura, ratificação, aceitação, aprovação ou adesão à presente Convenção, um Estado pode declarar não aceitar qualquer dos anexos III, IV e V à presente Convenção ou a sua totalidade (seguidamente designados como «anexos facultativos»). Tendo em consideração o acima referido, as Partes na Convenção ficarão obrigadas a qualquer anexo no seu todo.

2 — Um Estado que tenha declarado não ficar obrigado a um anexo facultativo pode em qualquer momento aceitar tal anexo, depositando junto da Organização um instrumento do tipo referido no artigo 13, parágrafo 2.

3 — Um Estado que fizer uma declaração respeitante a qualquer anexo facultativo, nos termos do parágrafo 1 do presente artigo, e que subsequentemente não tenha aceitado esse anexo, em conformidade com o parágrafo 2 do presente artigo, não ficará sujeito a qualquer obrigação, nem terá o direito de reivindicar quaisquer privilégios nos termos da presente Convenção relativos às matérias respeitantes a tal anexo, e todas as referências às Partes na presente Convenção não incluirão esse Estado, no que respeita às matérias relacionadas com tal anexo.

4 — A Organização informará os Estados que assinaram ou aderiram à presente Convenção de qualquer declaração nos termos do presente artigo, bem como da recepção de qualquer instrumento depositado de acordo com as disposições do parágrafo 2 do presente artigo.

ARTIGO 15

Entrada em vigor

1 — A presente Convenção entra em vigor 12 meses após a data em que pelo menos 15 Estados, cujas frota mercantes combinadas constituam não menos de 50 % da tonelagem de arqueação bruta da marinha mercante mundial, se tenham tornado Partes na presente Convenção, de acordo com o artigo 13.

2 — Qualquer anexo facultativo entra em vigor 12 meses após a data em que forem satisfeitas as condições estipuladas no parágrafo 1 do presente artigo em relação a esse anexo.

3 — A Organização informará os Estados que assinaram a presente Convenção ou a ela aderiram da data da sua entrada em vigor ou da data da entrada em vigor de um anexo facultativo, de acordo com o parágrafo 2 do presente artigo.

4 — Para os Estados que depositaram um instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão da presente Convenção ou de qualquer dos anexos facultativos depois de preenchidos os devidos requisitos, mas antes da entrada em vigor da Convenção, a ratificação, aceitação, aprovação ou adesão tornar-se-á efectiva na data da entrada em vigor da Convenção ou do anexo, ou 3 meses após a data de depósito do instrumento, prevalecendo a data mais tardia.

5 — Para os Estados que depositaram um instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão depois da entrada em vigor da Convenção ou de qualquer anexo facultativo, a Convenção ou o anexo facultativo entra em vigor 3 meses após a data do depósito do instrumento.

6 — Depois da data em que fiquem preenchidas todas as condições exigidas pelo artigo 16 para introduzir uma emenda à presente Convenção ou a um anexo facultativo em vigor, qualquer instrumento aplicar-se-á ao texto emendado da Convenção ou do anexo.

ARTIGO 16

Emendas

1 — A presente Convenção pode ser emendada por qualquer dos procedimentos especificados nos parágrafos seguintes.

2 — Emendas após terem sido apreciadas pela Organização:

- a) Qualquer emenda proposta por uma Parte na Convenção será submetida à Organização e distribuída pelo seu secretário-geral a todos os membros da Organização e a todas as Partes pelo menos 6 meses antes da sua apreciação;
- b) Qualquer emenda proposta e distribuída nos termos indicados em a) será submetida pela Organização a um órgão apropriado para apreciação;
- c) As Partes na Convenção, sejam ou não membros da Organização, terão direito de participar nos trabalhos do órgão apropriado;
- d) As emendas serão adoptadas por uma maioria de dois terços das Partes na Convenção, presentes e votantes;
- e) Se forem adoptadas de acordo com a alínea d), as emendas serão comunicadas para aceitação, pelo secretário-geral da Organização, a todas as Partes na Convenção;
- f) Uma emenda será considerada como aceite nas seguintes condições:

- i) Uma emenda a um artigo da Convenção será considerada como aceite na data em que for aceite por dois terços das Partes cujas frotas mercantes combinadas constituam pelo menos 50 % da tonelagem de arqueação bruta da marinha mercante mundial;
- ii) Uma emenda a um anexo à Convenção será considerada como aceite de acordo com o procedimento especificado na alínea f), iii), a não ser que o órgão apropriado, na altura da sua adopção, determine que a emenda deva ser considerada como aceite na data em que tenha sido aceite por dois terços das Partes cujas frotas mercantes combinadas constituam pelo menos 50 % da tonelagem de arqueação bruta da marinha mercante mundial. Contudo, em qualquer momento, antes da entrada em vigor de uma emenda a um anexo à Convenção, qualquer Parte pode notificar o secretário-geral da Organização de que a sua aprovação expressa será necessária antes da entrada em vigor da emenda para essa Parte. Aquele levará tal notificação e a sua data de recepção ao conhecimento das Partes;
- iii) Uma emenda a um apêndice a um anexo à Convenção será considerada como

aceite no fim de um período a determinar pelo órgão apropriado no momento da sua adopção, período esse que não será inferior a 10 meses, a não ser que dentro desse período seja comunicada qualquer objecção à Organização pelo menos por um terço das Partes ou pelas Partes cujas frotas mercantes combinadas constituam pelo menos 50 % da tonelagem de arqueação bruta da marinha mercante mundial, preenchida que seja qualquer destas condições;

- iv) Uma emenda ao protocolo I à Convenção ficará sujeita aos mesmos procedimentos que as emendas aos anexos à Convenção, nos termos da alínea f), ii) ou iii);
- v) Uma emenda ao protocolo II à Convenção ficará sujeita aos mesmos procedimentos que as emendas a um artigo da Convenção, nos termos da alínea f), i);
- g) Uma emenda entrará em vigor de acordo com as seguintes condições:
 - i) No caso de uma emenda a um artigo da Convenção, ao protocolo II ou ao protocolo I ou a um anexo à Convenção que não esteja sujeita ao procedimento especificado na alínea f), iii), a emenda, aceite em conformidade com as precedentes disposições, entrará em vigor 6 meses após a data da sua aceitação para as Partes que declararam tê-la aceite;
 - ii) No caso de uma emenda ao protocolo I, a um apêndice a um anexo ou a um anexo à Convenção que esteja sujeita ao procedimento especificado na alínea f), iii), a emenda, considerada como aceite em conformidade com as condições precedentes, entrará em vigor 6 meses após a data da sua aceitação por todas as Partes, com excepção das que, antes dessa data, tenham feito uma declaração de não aceitação ou uma declaração, nos termos da alínea f), ii), de que é necessária a sua aprovação expressa.

3 — Emendas adoptadas por uma conferência:

- a) A pedido de uma Parte, apoiada pelo menos por um terço das Partes, a Organização convocará uma conferência das Partes na Convenção, a fim de apreciar emendas à presente Convenção;
- b) Qualquer emenda adoptada por tal conferência, por uma maioria de dois terços das Partes presentes e votantes, será comunicada, para aceitação, pelo secretário-geral da Organização a todas as Partes Contratantes;
- c) A não ser que a conferência decida de outro modo, a emenda será considerada como aceite e como tendo entrado em vigor, em conformidade com os procedimentos especificados para esse fim no parágrafo 2, alíneas f) e g).

4 — a) No caso de uma emenda a um anexo facultativo, qualquer referência no presente artigo a uma

«Parte na Convenção» será considerada como uma referência a uma Parte obrigada por esse anexo.

b) Qualquer Parte que tenha recusado aceitar uma emenda a um anexo será considerada como não Parte unicamente para fins de aplicação dessa emenda.

5 — A adopção e entrada em vigor de um novo anexo estarão sujeitas aos mesmos procedimentos que a adopção e entrada em vigor de uma emenda a um artigo da Convenção.

6 — Salvo disposição expressa em contrário, qualquer emenda à presente Convenção, feita nos termos do presente artigo, relacionada com a estrutura de um navio, aplicar-se-á apenas aos navios cujo contrato de construção esteja celebrado ou, na ausência de um contrato de construção, cuja quilha foi assente na data da entrada em vigor da emenda ou após essa data.

7 — Qualquer emenda a um protocolo ou a um anexo relacionar-se-á com a essência desse protocolo ou anexo e será compatível com os artigos da presente Convenção.

8 — O secretário-geral da Organização informará todas as Partes de quaisquer emendas que entrem em vigor nos termos do presente artigo, juntamente com a data da entrada em vigor dessa emenda.

9 — Qualquer declaração de aceitação ou de objecção a uma emenda, nos termos do presente artigo, será notificada por escrito ao secretário-geral da Organização. Este dará a conhecer essa notificação e a data da sua recepção às Partes na Convenção.

ARTIGO 17

Promoção de cooperação técnica

As Partes na Convenção promoverão, em consulta com a Organização e outros organismos internacionais, com a assistência e coordenação do director executivo do Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente, o auxílio às Partes que solicitem assistência técnica para:

- a) A formação de pessoal científico e técnico;
- b) O fornecimento de equipamento e instalações necessários para recepção e vigilância contínua;
- c) A adopção de outras medidas e disposições para prevenir ou reduzir a poluição do meio marinho por navios; e
- d) O incentivo à investigação;

de preferência nos países interessados, de modo a atingir os propósitos e objectivos da presente Convenção.

ARTIGO 18

Denúncia

1 — A presente Convenção ou qualquer anexo facultativo pode ser denunciado por qualquer Parte na Convenção, em qualquer momento, após decorridos 5 anos a partir da entrada em vigor da Convenção ou de tal anexo para essa Parte.

2 — A denúncia é efectuada mediante notificação escrita ao secretário-geral da Organização, que informará todas as outras Partes de qualquer notificação recebida e da data da sua recepção, bem como da data a partir da qual a denúncia terá efeito.

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

ARTIGO 19

Depósito e registo

1 — A presente Convenção será depositada junto do secretário-geral da Organização, que enviará cópias certificadas a todos os Estados que tenham assinado a presente Convenção ou a ela aderido.

2 — Logo que a presente Convenção entre em vigor, o secretário-geral da Organização enviará o texto ao Secretário-Geral das Nações Unidas para registo e publicação, em conformidade com o artigo 102 da Carta das Nações Unidas.

ARTIGO 20

Línguas

A presente Convenção é redigida em exemplar único, cujos textos em espanhol, francês, inglês e russo fazem igualmente fé. Serão preparadas e depositadas com os originais assinados traduções oficiais em alemão, árabe, italiano e japonês.

Em fé do que os abaixo assinados (*), devidamente autorizados pelos seus respectivos governos para esse efeito, assinaram a presente Convenção.

Feita em Londres no dia 2 de Novembro de 1973.

PROTOCOLO I

Disposições respeitantes aos relatórios sobre incidentes envolvendo substâncias prejudiciais

(em conformidade com o artigo 8 da Convenção)

ARTIGO I

Obrigações de relatar

1 — O capitão de um navio envolvido num incidente mencionado no artigo III do presente protocolo, ou outra pessoa encarregada do navio, relatará os pormenores de tal incidente sem demora e da forma mais completa possível, em conformidade com as disposições deste protocolo.

2 — Em caso de abandono do navio referido no parágrafo 1 do presente artigo, ou quando o relatório estiver incompleto ou for impossível de obter, o proprietário, afretador, armador ou operador do navio ou seus representantes assumem, na medida do possível, as obrigações do capitão, nos termos das disposições deste protocolo.

ARTIGO II

Métodos de relatar

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

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

(*) Omitidas as assinaturas.

ARTIGO III

Quando há lugar a relatórios

O relatório será elaborado sempre que um incidente envolva:

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

ARTIGO IV

Conteúdo do relatório**1 — O relatório incluirá, em geral:**

- a) A identificação do navio;
- b) O grupo data-hora da ocorrência do incidente;
- c) A posição geográfica do navio no momento do incidente;
- d) As condições dominantes de vento e estado do mar no momento do incidente; e
- e) Detalhes relevantes respeitantes ao estado do navio.

2 — O relatório incluirá, em particular:

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

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

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

ARTIGO V

Relatório suplementar

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

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

PROTOCOLO II

Arbitragem

(em conformidade com o artigo 10 da Convenção)

ARTIGO I

Salvo acordo em contrário das Partes em conflito, o processo de arbitragem far-se-á de conformidade com as normas estabelecidas no presente Protocolo.

ARTIGO II

1 — Será constituído um tribunal arbitral a pedido de uma Parte na Convenção dirigido a outra Parte, em aplicação do artigo 10 da presente Convenção. O pedido de arbitragem consistirá de uma exposição do caso acompanhada dos documentos comprovativos.

2 — A Parte requerente informará o secretário-geral da Organização do seu pedido para a constituição de um tribunal, dos nomes das Partes no conflito e dos artigos da Convenção ou das regras sobre as quais há, na sua opinião, desacordo quanto à sua interpretação ou aplicação. O secretário-geral transmitirá esta informação a todas as Partes.

ARTIGO III

O tribunal será composto de três membros: um árbitro nomeado por cada Parte no conflito e um terceiro nomeado por acordo entre os dois primeiros, que será o presidente.

ARTIGO IV

1 — Se, no termo de um período de 60 dias a contar da nomeação do segundo árbitro, o presidente do tribunal não tiver sido nomeado, o secretário-geral da Organização, a pedido de qualquer das Partes, procederá à sua nomeação num período adicional de 60 dias, seleccionando-o de uma lista de pessoas qualificadas, previamente elaborada pelo Conselho da Organização.

2 — Se, num período de 60 dias a contar da data de recepção do pedido, uma das Partes não tiver nomeado o membro do tribunal por cuja designação é responsável, a outra Parte pode informar directamente o secretário-geral da Organização, que nomeará o presidente do tribunal num período de 60 dias, seleccionando-o da lista indicada no parágrafo 1 do presente artigo.

3 — O presidente do tribunal, depois de nomeado, solicitará à Parte que não nomeou um árbitro que o

faça da mesma forma e nas mesmas condições. Se a Parte não proceder à nomeação solicitada, o presidente do tribunal pedirá ao secretário-geral da Organização para fazer a nomeação na forma e condições prescritas no parágrafo precedente.

4 — O presidente do tribunal, se nomeado nos termos das disposições do presente artigo, não pode ter nem ter tido a nacionalidade de uma das Partes interessadas, excepto com consentimento da outra Parte.

5 — Em caso de falecimento ou não comparência de um árbitro por cuja nomeação uma das Partes é responsável, essa Parte nomeará um substituto num período de 60 dias, a contar da data do falecimento ou não comparência. Se essa Parte não proceder à nomeação, a arbitragem prosseguirá com os restantes árbitros. No caso de falecimento ou não comparência do presidente do tribunal, será nomeado um substituto em conformidade com as disposições do artigo III ou, na ausência de acordo entre os membros do tribunal, num período de 60 dias a contar do falecimento ou não comparência, em conformidade com as disposições do presente artigo.

ARTIGO V

O tribunal pode ouvir e decidir sobre os pedidos reconventionais emergentes directamente do assunto em conflito.

ARTIGO VI

Qualquer Parte será responsável pela remuneração do seu árbitro, pelos custos consequentes e pelos custos resultantes da preparação da sua própria causa. A remuneração do presidente do tribunal e todas as despesas gerais motivadas pela arbitragem serão suportadas igualmente pelas Partes. O tribunal manterá o registo de todas as suas despesas e fornecerá uma informação final das mesmas.

ARTIGO VII

Qualquer Parte na Convenção que tenha um interesse de natureza jurídica e possa ser afectada pela decisão do tribunal pode associar-se ao processo de arbitragem com o consentimento do tribunal, depois de participar por escrito às Partes que tenham iniciado o processo.

ARTIGO VIII

Qualquer tribunal arbitral constituído nos termos das disposições do presente protocolo estabelecerá as suas normas de funcionamento.

ARTIGO IX

1 — As decisões do tribunal, tanto em matéria de procedimento e de locais de reunião, como sobre qualquer outro assunto que lhe seja submetido, serão tomadas por maioria de votos dos seus membros; a ausência ou abstenção de um dos membros do tribunal por cuja nomeação as Partes foram responsáveis não constituirá impedimento para que o tribunal tome uma decisão. Em caso de igualdade, o voto do presidente é de qualidade.

2 — As Partes facilitarão o trabalho do tribunal e, em especial, de acordo com a sua legislação, e usando todos os meios ao seu dispor:

- a) Fornecerão ao tribunal todos os documentos e informações necessários;
- b) Permitirão ao tribunal a entrada no seu território, para audição de testemunhas ou peritos e para visitas ao local.

3 — A ausência ou não comparência de uma Parte não constituirá impedimento no processo.

ARTIGO X

1 — O tribunal pronunciará a sentença no período de 5 meses a contar da data da sua constituição, a não ser que decida, em caso de necessidade, prorrogar este prazo por um período suplementar não superior a 3 meses. A sentença do tribunal será acompanhada de uma exposição explicando as razões que a determinaram, será final, sem recurso, e será comunicada ao secretário-geral da Organização. As Partes cumprirão imediatamente a sentença.

2 — Qualquer controvérsia que surgir entre as Partes quanto à interpretação ou execução da sentença pode ser submetida por qualquer das Partes à apreciação do tribunal que pronunciou a sentença para que este decida ou, se não for possível, a outro tribunal constituído para este fim da mesma forma que o tribunal original.

ANEXO I

Regras para a prevenção da poluição por hidrocarbonetos

CAPÍTULO I

Generalidades

Regra 1

Definições

Para os fins do presente anexo:

1 — «Hidrocarbonetos» significa petróleo sob qualquer forma, incluindo petróleo bruto, fuelóleo, lamas, resíduos e produtos refinados (que não sejam petroquímicos sujeitos às disposições do anexo II à presente Convenção) e, sem limitar as generalidades precedentes, inclui as substâncias mencionadas no apêndice I a este anexo.

2 — «Mistura de hidrocarbonetos» significa uma mistura contendo qualquer teor em hidrocarbonetos.

3 — «Combustível líquido» significa qualquer hidrocarboneto utilizado como combustível nas máquinas de propulsão e auxiliares do navio em que é transportado.

4 — «Navio petroleiro» significa um navio construído ou adaptado fundamentalmente para transporte de hidrocarbonetos a granel nos seus espaços de carga, incluindo navios de carga combinada e qualquer «navio-tanque para transporte de produtos químicos», tal como definido no anexo II à presente Convenção, quando transporte um carregamento total ou parcial de hidrocarbonetos a granel.

5 — «Navio de carga combinada» significa um navio projectado para transporte quer de hidrocarbonetos quer de carga sólida a granel.

6 — «Navio novo» significa um navio:

- a) Cujo contrato de construção foi celebrado depois de 31 de Dezembro de 1975; ou
- b) Na ausência de um contrato de construção, cuja quilha foi assente, ou se encontrava numa fase equivalente de construção, depois de 30 de Junho de 1976; ou
- c) Cujas entregas foram efectuadas depois de 31 de Dezembro de 1979; ou
- d) Que sofreu uma grande modificação:
 - i) Cujos contratos foram celebrados depois de 31 de Dezembro de 1975; ou
 - ii) Na ausência de um contrato, cujos trabalhos foram iniciados depois de 30 de Junho de 1976; ou
 - iii) Cujos trabalhos terminaram depois de 31 de Dezembro de 1979.

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

8 — «Grande modificação» significa a modificação de um navio existente:

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

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

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

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

10 — «Área especial» significa uma área do mar em que, por razões técnicas reconhecidas relativamente às suas condições oceanográficas e ecológicas e às características particulares do seu tráfego, é requerida a adopção de métodos especiais obrigatórios para a prevenção da poluição do mar por hidrocarbonetos. Nas áreas especiais incluem-se as referidas na regra 10 do presente anexo.

11 — «Taxa instantânea de descarga de hidrocarbonetos» significa o quociente entre o débito de descarga de hidrocarbonetos em litros por hora, em qualquer

momento, e a velocidade do navio em nós nesse momento.

12 — «Tanque» significa um espaço fechado formado pela estrutura permanente do navio e que é projectado para o transporte de líquidos a granel.

13 — «Tanque lateral» significa qualquer tanque adjacente ao costado.

14 — «Tanque central» significa qualquer tanque que está para dentro de anteparas longitudinais.

15 — «Tanque de resíduos» significa um tanque especialmente destinado à recolha de resíduos, águas de lavagem de tanques e outras misturas de hidrocarbonetos.

16 — «Lastro limpo» significa o lastro de um tanque que, desde a última vez que transportou hidrocarbonetos, tenha sido limpo de tal forma que o seu efluente, se descarregado de um navio parado em águas limpas e calmas num dia claro, não produza traços visíveis de hidrocarbonetos, quer na superfície da água quer no litoral adjacente, nem deposite lamas ou emulsões sob a superfície da água ou no litoral adjacente. Se o lastro for descarregado através de um equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos, aprovado pela administração, e tal equipamento indicar um teor em hidrocarbonetos no efluente não excedendo 15 partes por milhão, essa indicação é comprovativa de que o lastro era limpo, não obstante a presença de traços visíveis.

17 — «Lastro segregado» significa a água de lastro contida num tanque, que está completamente separado dos sistemas de carga de hidrocarbonetos e de combustível líquido, e que é exclusivamente utilizado para lastro, ou para lastro e outras cargas que não sejam hidrocarbonetos ou substâncias nocivas, tal como definidos nos anexos à presente Convenção.

18 — «Comprimento» (*L*) significa 96 % do comprimento total medido numa linha de flutuação situada a 85 % do pontal mínimo de construção medido a partir da face superior da quilha, ou o comprimento desde a face de vante da roda da proa até ao eixo da madre do leme naquela linha de flutuação, se este for maior. Nos navios projectados com caimento traçado, a linha de flutuação onde o comprimento é medido será paralela à linha de flutuação de projecto. O comprimento (*L*) será medido em metros.

19 — «Perpendiculares a vante e a ré» serão traçadas pelos extremos a vante e a ré do comprimento (*L*). A perpendicular a vante passará na intercepção da face de vante da roda de proa com a linha de água em que o comprimento é medido.

20 — «Meio navio» situa-se a meio do comprimento (*L*).

21 — «Boca» (*B*) significa a boca máxima do navio, medida a meio navio, até à ossada nos navios com um casco metálico ou até à face exterior do forro nos navios com casco de qualquer outro material. A boca (*B*) será medida em metros.

22 — «Porte bruto» (*DW*) significa a diferença, expressa em toneladas métricas, entre o deslocamento de um navio em água de densidade 1,025 carregado até à linha de flutuação correspondente ao bordo livre de verão que lhe foi atribuído e o deslocamento leve.

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

24 — «Permeabilidade» de um espaço significa o quociente entre o volume desse espaço que se presume possa ser ocupado por água e o seu volume total.

25 — «Volumes» e «áreas» de um navio serão calculados, em todos os casos, até às linhas de traçado.

Regra 2

Âmbito de aplicação

1 — Salvo disposição expressa em contrário, as disposições do presente anexo aplicar-se-ão a todos os navios.

2 — Nos navios que não sejam navios petroleiros com espaços de carga construídos e utilizados para transportar hidrocarbonetos a granel e cuja capacidade total seja igual ou superior a 200 m³, os requisitos das regras 9, 10, 14, 15, parágrafos 1, 2 e 3, regras 18, 20 e 24, parágrafo 4, do presente anexo, aplicáveis a navios petroleiros, aplicar-se-ão também à construção e utilização destes espaços, excepto se a capacidade total for inferior a 1000 m³, caso em que podem ser aplicados os requisitos da regra 15, parágrafo 4, do presente anexo, em vez dos requisitos da regra 15, parágrafos 1, 2 e 3.

3 — Quando um navio petroleiro transportar, num dos seus espaços de carga, substâncias sujeitas às disposições do anexo II à presente Convenção, ser-lhe-ão igualmente aplicáveis os requisitos pertinentes do anexo II.

- 4 — a) Os navios de sustentação hidrodinâmica, veículos de sustentação por ar e outros tipos novos de navios (navios de efeito de superfície, submersíveis, etc.) cujas características de construção tornem injustificável ou impraticável a aplicação de qualquer das disposições dos capítulos II e III do presente anexo relativas à sua construção e equipamento podem ser dispensados pela administração do cumprimento de tais disposições sempre que a sua construção e equipamento ofereçam protecção equivalente contra a poluição por hidrocarbonetos, tendo em conta o serviço a que se destinam.
- b) No certificado referido na regra 5 do presente anexo figurarão os pormenores de tais dispensas concedidas pela administração.
- c) A administração que concede tais dispensas, logo que possível, mas num período que não exceda 90 dias, comunicará à Organização os pormenores e os motivos das mesmas, as quais serão comunicadas pela Organização às Partes na Convenção para informação e acção apropriada, se necessário.

Regra 3

Equivalentes

1 — A administração pode autorizar a montagem, num navio, de instalações, materiais, dispositivos ou equipamentos, em substituição daqueles que são exigidos pelo presente anexo, desde que estas instalações, materiais, dispositivos ou equipamentos sejam pelo menos tão eficazes como os exigidos por este anexo. Esta competência da administração não lhe permite, contudo, substituir as normas de projecto e construção prescritas pelas regras do presente anexo por métodos

operativos equivalentes cuja finalidade seja o controle das descargas de hidrocarbonetos.

2 — A administração que autoriza a montagem de instalações, materiais, dispositivos ou equipamentos em substituição dos que são exigidos pelo presente anexo, transmitirá os respectivos pormenores à Organização a fim de estes serem comunicados às Partes na Convenção para informação e acção apropriada, se necessário.

Regra 4

Vistorias

1 — Os navios petroleiros de arqueação bruta igual ou superior a 150 t e todos os outros navios de arqueação bruta igual ou superior a 400 t serão sujeitos às vistorias a seguir especificadas:

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

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

3 — As vistorias a navios, para verificação da aplicação das disposições do presente anexo, serão efectuadas por funcionários da administração. A administração pode, contudo, delegar a execução das vistorias quer em inspectores nomeados para este fim, quer em organismos por ela reconhecidos. Em qualquer

dos casos, a administração interessada garantirá em absoluto a integral execução e eficiência das vistorias.

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

Regra 5

Emissão de certificados

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

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

Regra 6

Emissão de um certificado por outro governo

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

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

3 — Um certificado assim emitido incluirá uma declaração de que foi emitido a pedido da administração e terá o mesmo valor e igual reconhecimento que o certificado emitido de acordo com a regra 5 do presente anexo.

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

Regra 7

Modelo do certificado

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

Regra 8

Validade do certificado

1 — Um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Hidrocarbonetos (1973) será emitido por um período de validade determinado pela administração, que não excederá 5 anos a contar da data de emissão, excepto nos casos previstos nos parágrafos 2, 3 e 4 da presente regra.

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

3 — Nenhum certificado será assim prorrogado por um período superior a 5 meses e um navio a que tenha sido concedida tal prorrogação, uma vez chegado ao Estado cuja bandeira arvora ou ao porto em que vai ser vistoriado, não será autorizado a largar deste porto ou a deixar aquele Estado, com base em tal prorrogação, sem ter obtido um novo certificado.

4 — Um certificado que não tenha sido prorrogado de acordo com as disposições do parágrafo 2 da presente regra pode ser prorrogado pela administração por um período de graça não superior a 1 mês, a contar da data em que expira a validade nele indicada.

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

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

7 — Quando um navio mudar de bandeira, o certificado continuará em vigor por um período que não exceda 5 meses, desde que não expire antes do termo deste período, ou até que a administração emita um certificado de substituição, conforme o caso. Logo que possível, após a mudança de bandeira, o Governo da Parte cuja bandeira o navio anteriormente arvorava enviará à Administração uma cópia do certificado que o navio possuía antes da mudança e, se possível, uma cópia do correspondente relatório de vistoria.

CAPÍTULO II

Requisitos relativos à prevenção da poluição operacional

Regra 9

Controle das descargas de hidrocarbonetos

1 — Tendo em consideração as disposições das regras 10 e 11 do presente anexo e do parágrafo 2 desta regra, será proibida qualquer descarga para o mar de hidrocarbonetos ou misturas de hidrocarbonetos por

um navio abrangido pelo presente anexo, excepto quando forem satisfeitas todas as seguintes condições:

a) No caso de um navio petroleiro, com excepção do previsto na alínea b) deste parágrafo:

- i) O navio petroleiro não se encontra numa área especial;
- ii) O navio petroleiro encontra-se a mais de 50 milhas marítimas da terra mais próxima;
- iii) O navio petroleiro segue a sua rota;
- iv) A taxa instantânea de descarga de hidrocarbonetos não excede 60 l por milha marítima;
- v) A quantidade total de hidrocarbonetos descarregados para o mar não excede, no caso dos navios petroleiros existentes, 1/15 000 da carga total da qual os resíduos provêm e, para os navios petroleiros novos, 1/30 000 da carga total da qual os resíduos provêm; e
- vi) O navio petroleiro tem em funcionamento, com excepção do disposto na regra 15, parágrafos 5 e 6, do presente anexo, um equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos e um ou mais tanques de resíduos como exigido na regra 15 do presente anexo;

b) No caso de navios não petroleiros de arqueação bruta igual ou superior a 400 t e de navios petroleiros, no que se refere às águas dos porões das casas de máquinas, excluindo as águas dos porões das casas das bombas de carga, excepto quando os seus efluentes estejam misturados com resíduos da carga de hidrocarbonetos:

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

2 — No caso de um navio de arqueação bruta inferior a 400 t que não seja navio petroleiro e que navegue fora das áreas especiais, a administração assegurará que seja equipado, na medida do possível e do razoável, com instalações que permitam a retenção dos resíduos de hidrocarbonetos a bordo e a sua descarga para instalações de recepção ou para o mar, em cumprimento dos requisitos do parágrafo 1, alínea b), da presente regra.

3 — Sempre que sejam observados traços visíveis de hidrocarbonetos à superfície da água, ou abaixo desta, nas imediações de um navio ou da sua esteira, os governos das Partes na Convenção devem, na medida do possível, investigar prontamente tais factos, de modo a verificar se houve violação das disposições da pre-

sente regra ou da regra 10 deste anexo. A investigação deve mencionar, em particular, o vento e estado do mar, a rota e velocidade do navio, outras fontes possíveis de traços visíveis nas imediações do navio e todos os registos pertinentes de descargas de hidrocarbonetos.

4 — As disposições do parágrafo 1 da presente regra não se aplicarão à descarga de lastro limpo ou segregado. As disposições do parágrafo 1, alínea b), da presente regra não se aplicarão à descarga de misturas de hidrocarbonetos que, sem diluição, possua um teor em hidrocarbonetos não excedendo 15 partes por milhão.

5 — Nenhuma descarga para o mar conterà substâncias químicas ou outras substâncias em quantidades ou concentrações perigosas para o meio marinho, nem substâncias químicas ou outras substâncias introduzidas na descarga com a finalidade de dissimular as condições de descarga especificadas na presente regra.

6 — Os resíduos dos hidrocarbonetos que não podem ser descarregados para o mar, em cumprimento dos parágrafos 1, 2 e 4 da presente regra, serão retidos a bordo ou descarregados para instalações de recepção.

Regra 10

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

1 — Para os fins do presente anexo, áreas especiais são a área do mar Mediterrâneo, a área do mar Báltico, a área do mar Negro, a área do mar Vermelho e a «área dos golfos», definidas como segue:

- a) A área do mar Mediterrâneo significa o mar Mediterrâneo propriamente dito, incluindo os seus golfos e mares, e é limitada do lado do mar Negro pelo paralelo 41° N e a oeste, no estreito de Gibraltar, pelo meridiano 5° 36' W.
- b) A área do mar Báltico significa o mar Báltico propriamente dito, assim como o golfo de Bótnia, o golfo da Finlândia e a entrada do mar Báltico limitada pelo paralelo de Skaw no Skagerrak 57° 44,8' N.
- c) A área do mar Negro significa o mar Negro propriamente dito, limitada do lado do Mediterrâneo pelo paralelo 41° N.
- d) A área do mar Vermelho significa o mar Vermelho propriamente dito, incluindo os golfos do Suez e de Aqaba, limitada a sul pela loxodromia que liga Ras si Ane (12° 8,5' N, 43° 19,6' E) a Husn Murad (12° 40,4' N, 43° 30,2' E).
- e) A «área dos golfos» significa a área do mar situada a noroeste da loxodromia ligando Ras al Hadd (22° 30' N, 59° 48' E) a Ras al Fasteh (25° 04' N, 61° 25' E).

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

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

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

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

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

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

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

5 — Nenhuma das disposições da presente regra proibirá a um navio, numa viagem de que apenas uma parte se efectua numa área especial, de proceder a descargas fora dessa área, de acordo com a regra 9 do presente anexo.

6 — Sempre que sejam observados traços visíveis de hidrocarbonetos à superfície da água, ou abaixo desta, nas imediações de um navio ou da sua esteira, os governos das Partes na Convenção devem, na medida do possível, investigar prontamente tais factos, de modo a verificar se houve violação das disposições da presente regra ou da regra 9 deste anexo. A investigação deve mencionar, em particular, o vento e estado do mar, a rota e velocidade do navio, outras fontes possíveis de traços visíveis nas imediações do navio e todos os registos pertinentes de descargas de hidrocarbonetos.

7 — Instalações de recepção nas áreas especiais:

a) Áreas do mar Mediterrâneo, do mar Negro e do mar Báltico:

- i)* Os governos das Partes na Convenção cujas costas confinem com qualquer das áreas especiais indicadas comprometem-se a garantir que, o mais tardar até 1 de Janeiro de 1977, todos os terminais de carga de hidrocarbonetos e portos de reparação nas áreas especiais sejam equipados com instalações adequadas à recepção e tratamento de todo o lastro sujo e águas de lavagem de tanques dos navios petroleiros. Além disso, todos os portos nas áreas especiais serão equipados com instalações de recepção adequadas para receber outros resíduos e misturas de hidrocarbonetos provenientes de todos os navios. Estas instalações terão capacidade

suficiente para satisfazer as necessidades dos navios que as utilizem sem lhes causar atrasos indevidos.

- ii)* Os governos das Partes cuja jurisdição se estenda a acessos a vias de navegação marítima de pequena profundidade que obriguem os navios a diminuir o seu calado mediante a descarga de lastro comprometem-se a garantir a montagem das instalações referidas na alínea *a)*, *i)*, do presente parágrafo, podendo, no entanto, os navios que tenham de descarregar resíduos ou lastro sujo vir a sofrer algum atraso.

- iii)* No período que medeia entre a entrada em vigor da presente Convenção (se esta data for anterior a 1 de Janeiro de 1977) e 1 de Janeiro de 1977, os navios que naveguem nestas áreas especiais cumprirão os requisitos da regra 9 do presente anexo. Contudo, os governos das Partes cujas costas confinem com qualquer das áreas especiais referidas nesta alínea podem fixar uma data anterior a 1 de Janeiro de 1977, mas posterior à entrada em vigor da presente Convenção, a partir da qual serão aplicados os requisitos da presente regra relativos às áreas especiais em questão:
 - 1) Se todas as instalações de recepção necessárias forem montadas até à data assim fixada; e
 - 2) Desde que as Partes interessadas notifiquem a Organização da data assim fixada pelo menos com 6 meses de antecedência, para comunicação às outras Partes.

- iv)* Após 1 de Janeiro de 1977, ou após a data fixada de acordo com a alínea *a)*, *iii)*, do presente parágrafo, se esta for anterior, as Partes notificarão a Organização de todos os casos em que considerem as instalações inadequadas, para que esta o comunique aos governos contratantes.

b) Área do mar Vermelho e área dos golfos:

- i)* Os governos das Partes cujas costas confinem com as áreas especiais indicadas comprometem-se a garantir que todos os terminais de carga de hidrocarbonetos e portos de reparação nestas áreas especiais sejam equipados, logo que possível, com instalações adequadas à recepção e tratamento de todo o lastro sujo e águas de lavagem de tanques dos navios petroleiros. Além disso, todos os portos nas áreas especiais serão equipados com instalações de recepção adequadas para receber outros resíduos e misturas de hidrocarbonetos provenientes de todos os navios. Estas instalações terão capacidade suficiente para satisfazer as necessidades dos navios que as utilizam sem lhes causar atrasos indevidos.

- ii) Os governos das Partes cuja jurisdição se estenda a acessos a vias de navegação marítima de pequena profundidade que obriguem os navios a deminuir o seu calado mediante a descarga de lastro comprometem-se a garantir a montagem das instalações referidas na alínea b), i), do presente parágrafo, podendo, no entanto, os navios que tenham de descarregar resíduos ou lastro sujo vir a sofrer algum atraso.
- iii) As Partes interessadas notificarão a Organização das medidas tomadas, em cumprimento das disposições da alínea b), i) e ii), do presente parágrafo. Após a recepção de suficientes notificações, a Organização fixará uma data, a partir da qual serão aplicados os requisitos da presente regra relativos à área em questão. A Organização notificará todas as Partes da data assim fixada, pelo menos com 12 meses de antecedência.
- iv) No período que medeia entre a entrada em vigor da presente Convenção e a data assim fixada, os navios que naveguem nestas áreas especiais cumprirão os requisitos da regra 9 do presente anexo.
- v) A partir desta data, os navios petroleiros que carreguem nos portos destas áreas especiais que ainda não disponham das referidas instalações também cumprirão integralmente os requisitos da presente regra. Todavia, os navios petroleiros que entrem nestas áreas especiais, para aí carregarem, farão o possível para entrarem na área unicamente com lastro limpo a bordo.
- vi) Após a data da aplicação dos requisitos à área especial em questão, as Partes notificarão a Organização de todos os casos em que considerem as instalações inadequadas, para que esta o comunique à Partes interessadas.
- vii) As instalações de recepção previstas na regra 12 do presente anexo estarão montadas, pelo menos, em 1 de Janeiro de 1977 ou 1 ano após a entrada em vigor da presente Convenção, se esta data for posterior.

Regra 11

Excepções

As regras 9 e 10 não se aplicarão:

- a) À descarga para o mar de hidrocarbonetos ou de misturas de hidrocarbonetos necessária para garantir a segurança de um navio ou para a salvaguarda de vidas humanas no mar; ou
- b) À descarga para o mar de hidrocarbonetos ou de misturas de hidrocarbonetos resultante de avaria no navio ou no seu equipamento:
 - i) Desde que tenham sido tomadas todas as precauções razoáveis depois da ocorrência da avaria ou da detecção da descarga, a fim de a impedir ou reduzir ao mínimo; e

- ii) Salvo se o proprietário ou o capitão tiver agido intencionalmente para provocar a avaria, ou negligentemente e consciente da possibilidade da ocorrência da avaria; ou

- c) À descarga para o mar de substâncias contendo hidrocarbonetos aprovada pela administração, quando estas substâncias forem utilizadas para combater incidentes concretos de poluição, com o fim de minimizar os prejuízos dela resultantes. Qualquer descarga desta natureza estará sujeita à aprovação do governo com jurisdição na área onde se tencione efectuar a descarga.

Regra 12

Instalações de recepção

1 — Tendo em consideração as disposições da regra 10 do presente anexo, os governos das Partes comprometem-se a garantir a montagem, nos terminais de carga de hidrocarbonetos, nos portos de reparação e noutros portos onde os navios tenham resíduos de hidrocarbonetos para descarregar, de instalações para a recepção desses resíduos e misturas de hidrocarbonetos retidos a bordo de navios petroleiros e de outros navios com capacidade suficiente, de modo a satisfazer as necessidades dos navios que as utilizem, sem lhes causar atrasos indevidos.

2 — As instalações de recepção referidas no parágrafo 1 da presente regra serão montadas:

- a) Em todos os portos e terminais utilizados para o carregamento de petróleo bruto em navios petroleiros, quando estes tenham completado, imediatamente antes da sua chegada, uma viagem em lastro não superior a 72 horas nem a 1200 milhas marítimas;
- b) Em todos os portos e terminais onde são carregadas diariamente, em média, mais de 1000 t métricas de hidrocarbonetos a granel que não sejam petróleo bruto;
- c) Em todos os portos que possuam estaleiros de reparação naval ou instalações para limpeza de tanques;
- d) Em todos os portos e terminais que recebam navios equipados com o(s) tanque(s) de lamas previsto(s) na regra 17 do presente anexo;
- e) Em todos os portos, no que respeita a águas de esgoto de porões contendo hidrocarbonetos e a outros resíduos que não possam ser descarregados, em conformidade com a regra 9 do presente anexo; e
- f) Em todos os portos utilizados para cargas a granel, no que respeita a resíduos de hidrocarbonetos provenientes de navios de carga combinada que não possam ser descarregados em conformidade com a regra 9 do presente anexo.

3 — A capacidade das instalações de recepção será estabelecida da seguinte forma:

- a) Os terminais de carga utilizados para o carregamento de petróleo bruto serão equipados com instalações de recepção suficientes para receber os hidrocarbonetos e misturas de hidrocarbonetos de todos os navios petroleiros que efec-

tuem as viagens referidas no parágrafo 2, alínea *a*), da presente regra e que não possam ser descarregados em conformidade com as disposições da regra 9, parágrafo 1, alínea *a*), do presente anexo;

- b*) Os portos de carga e terminais mencionados no parágrafo 2, alínea *b*), da presente regra serão equipados com instalações de recepção suficientes para receber os hidrocarbonetos e misturas de hidrocarbonetos de todos os navios petroleiros que transportam hidrocarbonetos a granel — que não sejam petróleo bruto — que não possam ser descarregados em conformidade com as disposições da regra 9, parágrafo 1, alínea *a*), do presente anexo;
- c*) Todos os portos que possuam estaleiros de reparação naval ou instalações de limpeza de tanques serão equipados com instalações de recepção suficientes para receber todos os resíduos e misturas de hidrocarbonetos retidos para eliminação a bordo dos navios antes da sua entrada nos referidos estaleiros ou instalações;
- d*) Todas as instalações montadas nos portos e terminais, nos termos do parágrafo 2, alínea *d*), da presente regra, terão capacidade suficiente para receber todos os resíduos retidos, em conformidade com a regra 17 do presente anexo, a bordo dos navios susceptíveis de poderem escalar estes portos e terminais;
- e*) Todas as instalações montadas nos portos e terminais, nos termos da presente regra, terão capacidade suficiente para receber as águas de esgoto dos porões contendo hidrocarbonetos e outros resíduos que não possam ser descarregados, em conformidade com a regra 9 do presente anexo;
- f*) As instalações montadas nos portos utilizados para cargas a granel terão em consideração os problemas específicos dos navios de carga combinada.

4 — As instalações de recepção previstas nos parágrafos 2 e 3 da presente regra estarão montadas, o mais tardar, 1 ano após a entrada em vigor da presente Convenção, ou em 1 de Janeiro de 1977, se esta data for posterior.

5 — As Partes notificarão a Organização, para comunicação às Partes interessadas, de todos os casos em que as instalações previstas na presente regra sejam consideradas inadequadas.

Regra 13

Navios petroleiros com tanques de lastro segregado

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

2 — A capacidade dos tanques de lastro segregado será calculada de forma que o navio possa navegar em lastro com toda a segurança, sem que seja necessário recorrer à utilização dos tanques de carga para a lastragem com água, salvo nas condições previstas no parágrafo 3 da presente regra. Contudo, em qualquer caso, a capacidade mínima dos tanques de lastro se-

gregado permitirá que, em todas as condições de lastro que possam ocorrer em qualquer momento da viagem, incluindo a de deslocamento leve apenas com lastro segregado, possam ser satisfeitos todos os seguintes requisitos relativos a calados e caimento do navio:

- a*) A imersão a meio navio (*dm*), em metros (sem ter em consideração qualquer deformação do navio), não será inferior a:

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

- b*) Os calados nas perpendiculares a vante e a ré terão os valores correspondentes à imersão a meio navio (*dm*), conforme estabelecido na alínea *a*) do presente parágrafo, com um caimento a ré igual ou inferior a 0,015 L; e
- c*) Em qualquer caso, o calado na perpendicular a ré não será inferior ao calado necessário para assegurar a imersão completa do(s) hélice(s).

3 — Em caso algum será transportada água de lastro nos tanques de carga, excepto quando as condições meteorológicas forem de tal modo severas que se torne necessário, na opinião do capitão, transportar água de lastro adicional nos tanques de carga para garantir a segurança do navio. Esta água de lastro adicional será tratada e descarregada em cumprimento da regra 9 e em conformidade com os requisitos da regra 15 do presente anexo, e esta operação registada no Livro de Registo de Hidrocarbonetos mencionado na regra 20 deste anexo.

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

Regra 14

Segregação de hidrocarbonetos e água de lastro

1 — Salvo no caso previsto no parágrafo 2 da presente regra, os navios novos, que não sejam navios petroleiros, de arqueação bruta igual ou superior a 4000 t e os navios petroleiros novos de arqueação bruta igual ou superior a 150 t não transportarão água de lastro em nenhum tanque de combustível líquido.

2 — Sempre que condições anormais ou a necessidade de transportar grandes quantidades de combustível líquido obriguem a transportar água de lastro, que não seja lastro limpo, em tanques de combustível líquido, esta água de lastro será descarregada para instalações de recepção ou para o mar em conformidade com a regra 9, utilizando o equipamento especificado na regra 16, parágrafo 2, do presente anexo, e esta operação registada no Livro de Registo de Hidrocarbonetos.

3 — Todos os outros navios satisfarão, na medida do possível e do razoável, os requisitos do parágrafo 1 da presente regra.

Regra 15

Retenção de hidrocarbonetos a bordo

1 — Tendo em consideração as disposições dos parágrafos 5 e 6 da presente regra, os navios petroleiros de arqueação bruta igual ou superior a 150 t serão equipados com dispositivos satisfazendo os requisitos dos parágrafos 2 e 3 desta regra, estabelecendo-se que, no caso dos navios petroleiros existentes, os requisitos relativos ao equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos e aos tanques de resíduos serão aplicados 3 anos após a entrada em vigor da presente Convenção.

- 2 — a) Serão instalados meios adequados para a limpeza dos tanques de carga e para a trasfega dos resíduos de lastro sujo e das águas de lavagem dos tanques de carga para um tanque de resíduos aprovado pela administração. Nos navios petroleiros existentes, qualquer dos tanques de carga pode ser destinado a tanque de resíduos.
- b) Neste sistema serão instalados dispositivos que permitam trasfegar os resíduos de hidrocarbonetos para um tanque ou conjunto de tanques de resíduos, de modo que o efluente descarregado para o mar satisfaça as disposições da regra 9 do presente anexo.
- c) O tanque ou conjunto de tanques de resíduos terá a capacidade suficiente para reter os resíduos provenientes da lavagem dos tanques, os resíduos de hidrocarbonetos e os resíduos de lastro sujo, mas a sua capacidade total não será inferior a 3 % da capacidade de carga de hidrocarbonetos do navio, excepto quando existam tanques de lastro segregado de acordo com a regra 13 do presente anexo, ou quando não existam dispositivos que necessitem utilizar uma quantidade de água adicional à água de lavagem, tais como ejectores, caso em que a administração pode aceitar a redução desta capacidade para 2 %. Os navios petroleiros novos de porte bruto superior a 70 000 t possuirão, pelo menos, 2 tanques de resíduos.
- d) Os tanques de resíduos, especialmente no respeitante à localização de entradas, saídas, deflectores ou filtros, quando existam, serão projectados de forma a evitar excessiva turbulência e o arrastamento de hidrocarbonetos ou de emulsões de hidrocarbonetos com a água.

- 3 — a) Será instalado um equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos, aprovado pela administração. Ao examinar o projecto do aparelho de medida do teor em hidrocarbonetos a integrar no equipamento, a administração terá em consideração as especificações recomendadas pela Organização (*). O dispositivo será equipado com uma unidade que permita o registo contínuo da descarga em litros por milha marítima e a quantidade total descarregada, ou o teor em hidrocarbo-

netos e o débito de descarga. Este registo será identificado pela data e hora e será mantido pelo menos durante 3 anos. O equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos entrará em funcionamento sempre que se verifique uma descarga de efluentes para o mar e assegurará a paragem automática de qualquer descarga de misturas de hidrocarbonetos logo que a taxa instantânea de descarga de hidrocarbonetos exceda o valor permitido pela regra 9, parágrafo 1, alínea a), do presente anexo. Qualquer avaria no equipamento monitor fará interromper a descarga e será registada no Livro de Registo de Hidrocarbonetos. Existirá um modo alternativo de funcionamento manual, que pode ser utilizado quando ocorrer uma avaria, mas a unidade avariada será reparada antes de o navio petroleiro iniciar a sua próxima viagem em lastro, a não ser que o navio se dirija para um porto de reparação. Os navios petroleiros existentes cumprirão todas as disposições acima especificadas, à excepção da interrupção da descarga, que pode ser feita manualmente, e do débito de descarga, que pode ser estimado em função das características das bombas.

- b) Existirão a bordo detectores eficazes da superfície de separação hidrocarbonetos/água, aprovados pela administração, que permitam determinar, rapidamente e com precisão, a superfície de separação hidrocarbonetos/água nos tanques de resíduos e que poderão ser utilizados noutros tanques onde se efectue a separação hidrocarbonetos/água e a partir dos quais se pretenda descarregar o efluente directamente para o mar.
- c) As instruções relativas ao funcionamento do equipamento monitor estarão de acordo com um manual de funcionamento aprovado pela administração. As instruções aplicar-se-ão tanto ao funcionamento manual como ao funcionamento automático e garantirão que os hidrocarbonetos serão sempre descarregados em cumprimento das condições estipuladas na regra 9 do presente anexo (*).

4 — Os requisitos dos parágrafos 1, 2 e 3 da presente regra não se aplicarão aos navios petroleiros de arqueação bruta inferior a 150 t, nos quais o controle de descarga de hidrocarbonetos previsto na regra 9 do presente anexo será efectuado pela retenção a bordo dos hidrocarbonetos e posterior descarga para instalações de recepção de todas as águas de lavagem poluídas. A quantidade total dos hidrocarbonetos e da água utilizada para a lavagem e reenviada para um tanque de armazenagem será registada no Livro de Registo de Hidrocarbonetos. Esta quantidade total será descarregada para instalações de recepção, a não ser que tenham sido tomadas disposições adequadas para garantir que qualquer efluente, cuja descarga para o mar seja permitida, foi eficazmente controlado de modo a ga-

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

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

rantir o cumprimento das disposições da regra 9 do presente anexo.

5 — A administração pode dispensar do cumprimento dos requisitos dos parágrafos 1, 2 e 3 da presente regra qualquer navio petroleiro que apenas efectue viagens de duração não superior a 72 horas e que não se afaste mais de 50 milhas da terra mais próxima, desde que ao navio petroleiro não seja exigido, nem possua, um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Hidrocarbonetos (1973). Tal dispensa será condicionada ao requisito de que o navio petroleiro retenha a bordo todas as misturas de 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.

6 — Quando, na opinião da Organização, for impossível obter os equipamentos requeridos pela regra 9, parágrafo 1, alínea a), vi), do presente anexo, e especificados no parágrafo 3, alínea a), desta regra, para o controle em contínuo das descargas de produtos refinados leves (hidrocarbonetos brancos), a administração pode dispensar o cumprimento de tais requisitos, desde que a descarga seja autorizada apenas quando efectuada segundo os procedimentos estabelecidos pela Organização, satisfazendo as condições da regra 9, parágrafo 1, alínea a), do presente anexo, com excepção da obrigação de possuir em funcionamento um equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos. A Organização reexaminará a disponibilidade dos equipamentos a intervalos que não excedam 12 meses.

7 — Os requisitos dos parágrafos 1, 2 e 3 da presente regra não se aplicam aos navios petroleiros que transportem asfalto, para os quais o controle da descarga do asfalto, de acordo com a regra 9 deste anexo, será efectuado pela retenção a bordo dos resíduos de asfalto e posterior descarga para instalações de recepção de todas as águas de lavagem poluídas.

Regra 16

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

1 — Todos os navios de arqueação bruta igual ou superior a 400 t serão apetrechados com um equipamento separador hidrocarbonetos/água ou com um equipamento de filtragem, em cumprimento das disposições do parágrafo 6 da presente regra. Se esses navios transportarem grandes quantidades de combustível líquido, cumprirão as disposições do parágrafo 2 desta regra ou do parágrafo 1 da regra 14.

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

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

3 — A administração garantirá que os navios de arqueação bruta inferior a 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, parágrafo 1, alínea b), do presente anexo.

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

5 — O equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos será do modelo aprovado pela administração. Ao examinar o projecto do aparelho de medida do teor em hidrocarbonetos a integrar no equipamento, a administração terá em consideração as especificações recomendadas pela Organização (*). O dispositivo será equipado com uma unidade que permita o registo contínuo do teor em hidrocarbonetos em partes por milhão. Este registo será identificado pela data e hora e será mantido pelo menos durante 3 anos. O equipamento monitor entrará em funcionamento sempre que se verifique uma descarga de efluentes para o mar e assegurará a paragem automática de qualquer descarga de misturas de hidrocarbonetos logo que o teor em hidrocarbonetos do efluente exceda o valor permitido pela regra 9, parágrafo 1, alínea b), do presente anexo. Qualquer avaria no equipamento monitor fará interromper a descarga e será registada no Livro de Registo de Hidrocarbonetos. A unidade avariada será reparada antes 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 ou o equipamento de filtragem serão do modelo aprovado pela administração e projectados de modo a assegurar que as misturas de hidrocarbonetos descarregadas para o mar, depois de passarem através do equipamento separador ou de filtragem, possuam um teor em hidrocarbonetos não superior a 100 partes por milhão. Ao examinar o projecto destes equipamentos, a administração terá em consideração as especificações recomendadas pela Organização (*).

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

Regra 17

Tanques de resíduos de hidrocarbonetos (lamas)

1 — Todos os navios de arqueação bruta igual ou superior a 400 t possuirão um ou mais tanques de capacidade suficiente, tendo em consideração o tipo de

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

aparelho propulsor e a duração das suas viagens, para receber os resíduos de hidrocarbonetos (lamas) que não possam ser tratados de outra forma, de acordo com os requisitos do presente anexo, tais como os resultados da purificação do combustível e dos óleos lubrificantes e das fugas de hidrocarbonetos nas casas de máquinas.

2 — Nos navios novos, estes tanques serão projectados e construídos de forma a facilitar a sua limpeza e a descarga de resíduos para instalações de recepção. Os navios existentes cumprirão estes requisitos na medida do possível e do razoável.

Regra 18

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

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

2 — Em todos os navios petroleiros, os encanamentos de descarga de efluentes para o mar, permitida pela regra 9 do presente anexo, terão os terminais localizados no convés ou no costado do navio acima da linha de água nas condições de lastro máximo. Podem ser aceites diferentes disposições de encanamentos para permitir operar nas condições autorizadas no parágrafo 4, alíneas a) e b), da presente regra.

3 — Nos navios petroleiros novos serão instalados meios que permitam interromper a descarga de efluentes para o mar a partir de um local situado no convés superior ou acima deste de modo que o colector mencionado no parágrafo 1 da presente regra, quando em serviço, e o efluente proveniente dos encanamentos mencionados no parágrafo 2 desta regra possam ser observados visualmente. Não é necessário instalar meios para a interrupção da descarga a partir do local de observação, se existir um sistema de comunicações eficaz e de confiança, tal como um sistema de comunicações por telefone ou rádio entre o local de observação e o local de comando da descarga.

4 — Todas as descargas serão efectuadas acima da linha de água, com excepção das seguintes:

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

Regra 19

União universal de descarga

A fim de permitir a ligação entre os encanamentos das instalações de recepção e o encanamento de descarga dos resíduos provenientes dos porões das casas

de máquinas do navio, ambos serão equipados com uma união universal de descarga, em conformidade com o seguinte quadro:

Dimensões padrão das flanges das uniões de descarga

Descrição	Dimensões
Diâmetro exterior	215 mm
Diâmetro interior	De acordo com o diâmetro exterior do encanamento
Diâmetro do círculo dos pernos	183 mm
Rasgos na flange	6 furos de 22 mm de diâmetro feitos a distâncias iguais, no círculo dos pernos como o diâmetro acima indicado, rasgados até à periferia da flange. Os rasgos terão a largura de 22 mm
Espessura da flange	20 mm
Pernos e porcas: quantidade, diâmetro	6 de 20 mm de diâmetro cada um e de comprimento apropriado
A flange é desenhada para ligar encanamentos com diâmetro interior máximo de 125 mm, será de aço ou outro material equivalente e terá superfície plana. Esta flange, bem como uma junta de material resistente aos hidrocarbonetos, será apropriada para uma pressão de serviço de 6 kg/cm ² .	

Regra 20

Livro de Registo de Hidrocarbonetos

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

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

a) Navios petroleiros:

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

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

b) Navios que não sejam navios petroleiros:

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

3 — No caso das descargas de hidrocarbonetos ou de misturas de hidrocarbonetos referidos na regra 11 do presente anexo ou no caso de descarga accidental ou de outra descarga excepcional de hidrocarbonetos não prevista nessa regra, as circunstâncias e os motivos da descarga serão registados no Livro de Registo de Hidrocarbonetos.

4 — Cada uma das operações mencionadas no parágrafo 2 da presente regra será imediata e integralmente registada no Livro de Registo de Hidrocarbonetos, para que fiquem preenchidos no Livro todos os registos correspondentes à citada operação. Cada secção do livro será assinada pelo oficial ou oficiais responsáveis pelas referidas operações e visada pelo capitão do navio. Os registos no Livro de Registo de Hidrocarbonetos serão feitos numa língua oficial do Estado de bandeira do navio e, para os navios possuidores de um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Hidrocarbonetos (1973), em francês ou inglês. No caso de conflito ou divergência, farão fé os registos redigidos numa língua oficial do Estado de bandeira do navio.

5 — O Livro de Registo de Hidrocarbonetos será guardado num lugar de fácil acesso, para facilitar a sua inspecção em qualquer momento razoável, e, salvo no caso de navios a reboque sem tripulação, será mantido a bordo. O Livro de Registo de Hidrocarbonetos será conservado durante um período de 3 anos após o último registo.

6 — A autoridade competente do governo de uma Parte na Convenção pode inspecionar o Livro de Registo de Hidrocarbonetos a bordo de qualquer navio ao qual o presente anexo se aplica, enquanto o navio estiver num dos seus portos ou terminais no mar, bem como tirar cópias de qualquer registo desse livro e exigir a sua autenticação pelo capitão do navio. Qualquer cópia assim autenticada pelo capitão do navio será

aceite em caso de processo judicial como prova dos factos constantes no registo. A inspecção do Livro de Registo de Hidrocarbonetos e a obtenção de cópias autenticadas pela autoridade competente, nos termos do presente parágrafo, serão efectuadas da forma mais rápida possível, sem causar atrasos indevidos ao navio.

Regra 21

Requisitos especiais aplicáveis às plataformas de perfuração e a outras plataformas

As plataformas de perfuração, fixas ou flutuantes, quando efectuem a prospecção, exploração e consequente processamento no mar dos recursos minerais do leito do mar e outras plataformas cumprirão os requisitos do presente anexo aplicáveis a navios de arqueação bruta igual ou superior a 400 t que não sejam navios petroleiros, com as seguintes excepções:

- a) Serão equipadas, na medida do possível, com as instalações exigidas nas regras 16 e 17 do presente anexo;
- b) Possuirão um registo, num modelo aprovado pela administração, de todas as operações envolvendo descargas de hidrocarbonetos ou de misturas de hidrocarbonetos; e
- c) Quando em qualquer área especial, tendo em consideração as disposições da regra 11 do presente anexo, será proibida a descarga para o mar de hidrocarbonetos ou de misturas de hidrocarbonetos, a não ser que o teor em hidrocarbonetos das descargas, sem diluição, não exceda 15 partes por milhão.

CAPÍTULO III

Requisitos para minimizar a poluição por hidrocarbonetos causada por navios petroleiros devido a avarias no costado ou no fundo.

Regra 22

Pressupostos da avaria

1 — Para calcular os hipotéticos derrames de hidrocarbonetos dos navios petroleiros, assumem-se as três dimensões de uma avaria segundo um paralelepípedo localizado no costado ou no fundo do navio, como a seguir se indica. No caso de avarias no fundo, são fixadas duas condições, que se aplicam separadamente às zonas indicadas do navio petroleiro.

a) Avaria no costado:

- i) Dimensão longitudinal (ℓ_c): O menor dos valores $\frac{1}{3} L^{\frac{2}{3}}$ ou 14,5 m
- ii) Dimensão transversal (t_c): O menor dos valores $\frac{B}{5}$ ou 11,5 m
(medida a partir do costado, perpendicularmente ao plano longitudinal do navio, ao nível correspondente à marca do bordo livre de verão)

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

b) Avaria no fundo:

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

2 — Sempre que apareçam neste capítulo os símbolos indicados na presente regra têm o significado nela definido.

Regra 23

Derrames hipotéticos de hidrocarbonetos

1 — Os derrames hipotéticos de hidrocarbonetos no caso de avarias no costado (O_c) ou no fundo (O_s) serão calculados pelas fórmulas seguintes, no que respeita aos compartimentos afectados pelas avarias ocorridas em qualquer ponto do comprimento do navio, para as dimensões definidas na regra 22 do presente anexo:

a) Avaria no costado:

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

b) Avaria no fundo:

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

onde:

W_i = volume em metros cúbicos de um tanque lateral supostamente afectado pela avaria especificada na regra 22 do presente anexo; quando se tratar de um tanque de lastro segregado, o valor do W_i pode ser considerado igual a zero;

C_i = volume em metros cúbicos de um tanque central supostamente afectado pela avaria especificada na regra 22 do presente anexo; quando se tratar de um tanque de lastro segregado, o valor de C_i pode ser considerado igual a zero;

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

$Z_i = 1 - \frac{h_i}{v_s}$; quando h_i é igual ou superior a v_s , o valor de Z_i será considerado igual a zero;

b_i = largura, em metros, do tanque lateral considerado, medida a partir do costado, perpendicularmente ao plano longitudinal do navio, ao nível correspondente à marca do bordo livre de verão;

h_i = altura mínima, em metros, do duplo fundo considerado; quando não existe duplo fundo, o valor de h_i será considerado igual a zero.

Sempre que apareçam no presente capítulo os símbolos indicados neste parágrafo, têm o significado definido nesta regra.

2 — Se um espaço vazio ou um tanque de lastro segregado de comprimento inferior a ℓ_c , como definido na regra 22 do presente anexo, estiver situado entre tanques laterais de hidrocarbonetos, o valor O_c , na fórmula (I) pode ser calculado com base no volume W_i , sendo este o volume real de um desses tanques adjacentes ao espaço considerado (se tiverem igual capacidade), ou do menor dos dois (se tiverem capacidade diferente), multiplicado por S_i , como definido a seguir, tomando para todos os outros tanques laterais afectados pela avaria o valor do volume total real:

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

onde ℓ_i é o comprimento, em metros, do espaço vazio ou do tanque de lastro segregado considerado.

3 — a) Só devem ser tomados em consideração os tanques de duplo fundo vazios ou transportando água limpa quando os tanques situados por cima contiverem carga.

b) Quando o duplo fundo não se prolonga por todo o comprimento e por toda a largura do tanque afectado, considera-se o duplo fundo inexistente e o volume dos tanques situados acima da avaria no fundo será incluído na fórmula (II), mesmo que não se considere o tanque danificado, por motivo da existência deste duplo fundo parcial.

c) Os poços de aspiração podem ser desprezados no cálculo do valor h_i , desde que não tenham uma superfície excessiva e se estendam abaixo do tanque a uma distância mínima, em nenhum caso superior a metade da altura do duplo fundo. Se a profundidade do poço de aspiração for superior a metade da altura do duplo fundo, o valor h_i será considerado igual à altura do duplo fundo menos a altura do poço.

Os encanamentos que servem os poços de aspiração, quando instalados dentro do duplo fundo, serão equiparados com válvulas ou outros dispositivos de fecho situados no ponto de ligação com o tanque, para evitar derrames de hidrocarbonetos no caso de avaria nos encanamentos. Estes encanamentos serão instalados o mais afastados possível do fundo. As válvulas serão mantidas permanentemente fechadas quando o navio estiver no mar sempre que o tanque contenha hidrocarbonetos, podendo apenas ser abertas para a trasfega de carga necessária à correcção do caimento do navio.

4 — Quando uma avaria no fundo afectar simultaneamente quatro tanques centrais, o valor O_s pode ser calculado de acordo com a fórmula:

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

5 — A administração pode aceitar, como meio para reduzir o derrame de hidrocarbonetos no caso de avaria no fundo, a existência, em cada tanque de carga,

de um sistema de trasfega de carga com grande poder de aspiração em emergência, capaz de trasfegar de um ou vários tanques danificados para tanques de lastro segregado ou para outros tanques de carga que estejam disponíveis, sempre que se possa assegurar que estes últimos têm suficiente capacidade residual. Este sistema só será aceitável se tiver capacidade para trasfegar, em 2 horas, uma quantidade de hidrocarbonetos igual a metade da capacidade do maior dos tanques danificados e se os tanques de lastro ou de carga tiverem uma capacidade equivalente de recepção. A aceitação de tal sistema limita-se a permitir o cálculo de O , por meio da fórmula (III). Os encanamentos para essas aspirações serão instalados a uma altura pelo menos igual à dimensão vertical da avaria no fundo v_c . A administração enviará à Organização as informações sobre os sistemas que tenha aceite, para divulgação pelas outras Partes na Convenção.

Regra 24

Limitação das dimensões e disposição dos tanques de carga

1 — Todos os navios petroleiros novos cumprirão as disposições desta regra. Todos os navios petroleiros existentes serão obrigados a cumprir as disposições desta regra num prazo de 2 anos, a contar da entrada em vigor da presente Convenção, sempre que se encontrem incluídos numa das seguintes categorias:

- a) Navios petroleiros cuja entrega foi efectuada depois de 1 de Janeiro de 1977; ou
- b) Navios petroleiros que reúnam simultaneamente as seguintes condições:
 - i) Entrega efectuada depois de 1 de Janeiro de 1977; e
 - ii) Contrato de construção celebrado depois de 1 de Janeiro de 1974 ou, no caso de não ter sido previamente celebrado um contrato de construção, a quilha tenha sido assente ou se o navio petroleiro se encontrava numa fase equivalente de construção depois de 30 de Junho de 1974.

2 — As dimensões e disposição dos tanques de carga dos navios petroleiros serão tais que os derrames hipotéticos O_c ou O_s , calculados de acordo com a regra 23 do presente Anexo, em qualquer ponto do comprimento do navio, não excedam o maior dos seguintes valores: 30 000 m³ ou $400 \sqrt{D\bar{W}}$, mas com um máximo de 40 000 m³.

3 — O volume de qualquer tanque lateral de carga de hidrocarbonetos de um navio petroleiro não excederá 75% dos limites previstos no parágrafo 2 desta regra para os derrames hipotéticos de hidrocarbonetos. O volume de qualquer tanque central de carga de hidrocarbonetos não excederá 50 000 m³. Todavia, nos navios petroleiros com tanques de lastro segregado, como definido na regra 13 do presente anexo, o volume permitido para um tanque lateral de carga de hidrocarbonetos situado entre dois tanques de lastro segregado, cada um de comprimento superior a ℓ_c , pode ser aumentado até ao limite máximo previsto para os derrames hipotéticos de hidrocarbonetos, desde que a largura dos tanques laterais seja superior a t_c .

4 — O comprimento de cada tanque de carga não excederá 10 m ou o maior dos seguintes valores:

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

i) Para os tanques laterais: 0,2 L

ii) Para os tanques centrais:

1) Se $\frac{b_i}{B}$ for igual ou superior a $\frac{1}{5}$: 0,2 L

2) Se $\frac{b_i}{B}$ for inferior a $\frac{1}{5}$:

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

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

— Quando existir uma antepara no plano longitudinal central do navio:

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

5 — A fim de não ultrapassar os limites de volume fixados nos parágrafos 2, 3 e 4 da presente regra, e qualquer que seja o tipo aprovado do sistema de trasfega de carga instalado, se tal sistema puser em comunicação dois ou mais tanques de carga, os tanques serão isolados entre si por meio de válvulas ou outros dispositivos de fecho semelhantes. Estas válvulas ou dispositivos manter-se-ão fechados quando o navio petroleiro estiver no mar.

6 — Os encanamentos que atravessam os tanques de carga e que se encontram situados a uma distância do costado do navio inferior a t_c ou a uma distância do fundo inferior a v_c serão equipados, à entrada dos tanques de carga, com válvulas ou dispositivos de fecho semelhantes. Estas válvulas serão mantidas permanentemente fechadas quando o navio estiver no mar sempre que os tanques contenham hidrocarbonetos, podendo apenas ser abertas para a trasfega de carga necessária à correcção do caimento do navio.

Regra 25

Compartimentação e estabilidade

1 — Todos os navios petroleiros novos cumprirão os critérios de compartimentação e de estabilidade em avaria especificados no parágrafo 3 da presente regra após terem sofrido uma pressuposta avaria no costado ou no fundo, conforme definida no parágrafo 2 desta regra, qualquer que seja o calado nas condições reais de carregamento parcial ou total compatíveis com o caimento e a resistência do navio e com os pesos específicos da carga. Tal avaria será aplicada a todos os pontos possíveis ao longo do comprimento do navio, do seguinte modo:

- a) Nos navios petroleiros de comprimento superior a 225 m, em qualquer ponto do comprimento do navio;

- b) Nos navios petroleiros de comprimento superior a 150 m mas não excedendo 225 m, em qualquer ponto do seu comprimento, desde que a avaria não afecte uma das anteparas laterais, de vante ou de ré, da casa das máquinas situada à popa. A casa das máquinas será considerada como um só compartimento alagável;
- c) Nos navios petroleiros com comprimento que não exceda 150 m, em qualquer ponto do seu comprimento entre anteparas transversais adjacentes, com excepção da casa das máquinas. Nos navios petroleiros de comprimento igual ou superior a 100 m, se não for possível cumprir todos os requisitos do parágrafo 3 da presente regra sem prejudicar materialmente as características operacionais do navio, as administrações podem dispensar a aplicação integral destes requisitos.

Quando o navio petroleiro não transportar hidrocarbonetos nos seus tanques de carga, excluindo os resíduos de hidrocarbonetos, não serão consideradas as inerentes condições de lastro.

2 — No que respeita à extensão e natureza da avaria pressuposta, aplicar-se-ão as seguintes disposições:

- a) As dimensões da avaria no costado ou no fundo serão as especificadas na regra 22 do presente anexo, com excepção da dimensão longitudinal da avaria no fundo, dentro de 0,3L a partir da perpendicular a vante, que será igual à dimensão longitudinal da avaria no costado como especificado na regra 22, parágrafo 1, alínea a), i), deste anexo. Se uma avaria de menores dimensões ocasionar uma situação mais grave, será assumida esta avaria;
- b) Quando uma avaria envolvendo anteparas transversais for pressuposta de acordo com o especificado no parágrafo 1, alíneas a) e b), da presente regra, a distância que separa as anteparas transversais estanques será pelo menos igual à dimensão longitudinal da pressuposta avaria, especificada na alínea a) deste parágrafo, para que estas anteparas possam ser consideradas eficazes. Quando esta distância for menor, pressupor-se-á que uma ou mais destas anteparas situadas na zona danificada são inexistentes para efeito da determinação dos compartimentos alagados;
- c) Quando uma avaria situada entre anteparas transversais estanques adjacentes for pressuposta de acordo com o especificado no parágrafo 1, alínea c), da presente regra, pressupor-se-á que nenhuma antepara transversal principal, nem qualquer antepara transversal limitando tanques laterais ou tanques de duplo fundo está danificada, salvo se:
- i) A distância que separa as anteparas adjacentes for inferior à dimensão longitudinal da pressuposta avaria especificada na alínea a) do presente parágrafo; ou
 - ii) Uma antepara transversal apresentar um degrau ou recesso de comprimento superior a 3,05 m localizado na zona de penetração da avaria pressuposta. O

degrau formado pela antepara e pelo tecto do pique-tanque de ré não será considerado como um degrau para os fins da presente regra;

- d) Se os encanamentos, condutas ou túneis estiverem situados dentro da zona da avaria pressuposta, serão adoptadas medidas para evitar o alagamento progressivo através destes encanamentos, condutas ou túneis de outros compartimentos que não os pressupostamente alagáveis para cada caso de avaria.

3 — Considera-se que os navios petroleiros cumprem os critérios de estabilidade em avaria se satisfizerem os seguintes requisitos:

- a) A linha de água final, tendo em consideração a sobreimersão, o adorno e o caimento, situar-se-á abaixo da aresta inferior de qualquer abertura que possa permitir um alagamento progressivo. Tais aberturas incluirão os respiradores e as aberturas que sejam fechadas por meio de portas ou escotilhas estanques, podendo ser excluídas as aberturas que sejam fechadas por portas de visita e escotilhas à face estanques, pequenas escotilhas estanques dos tanques de carga que mantenham a integridade do convés, portas estanques de correição com comando à distância e vigias fixas;
- b) Na fase final do alagamento, o ângulo de adorno devido a um alagamento assimétrico não excederá 25°, podendo, no entanto, este ângulo atingir 30°, se não ocorrer a imersão do convés à borda;
- c) A estabilidade na fase final do alagamento será verificada e pode ser considerada como satisfatória se a curva do braço do momento endireitante tiver a amplitude mínima de 20° para além da posição de equilíbrio e simultaneamente o braço do momento endireitante residual for de pelo menos 0,1 m. A administração terá em consideração o risco potencial que pode constituir a imersão temporária das aberturas protegidas ou não protegidas, dentro dos limites da estabilidade residual;
- d) A administração assegurar-se-á de que a estabilidade do navio é suficiente nas fases intermédias do alagamento.

4 — Os requisitos do parágrafo 1 da presente regra serão confirmados por cálculos que tenham em consideração as características do projecto do navio, a disposição, a configuração e o conteúdo dos compartimentos danificados, assim como a distribuição, os pesos específicos e o efeito dos espelhos líquidos. Estes cálculos basear-se-ão no seguinte:

- a) Serão tidos em consideração os tanques vazios ou parcialmente cheios, o peso específico das cargas transportadas, assim como qualquer derrame de líquidos proveniente de compartimentos danificados;
- b) Adoptam-se as seguintes permeabilidades:

Espaços	Permeabilidade
Destinados a paióis	0,60
Ocupados por alojamentos	0,95

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

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

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

- c) A flutuabilidade de qualquer superestrutura situada imediatamente por cima da avaria no costado não será considerada. As zonas não alagadas das superestruturas situadas fora dos limites da avaria podem, contudo, ser tomadas em consideração desde que estejam separadas do espaço danificado por anteparas estanques e cumpram os requisitos do parágrafo 3, alínea a), da presente regra relativamente aos espaços intactos. As portas estanques de charneira podem ser aceites nas anteparas estanques das superestruturas;
- d) O efeito dos espelhos líquidos será calculado separadamente para cada compartimento com um ângulo de adornamento de 5°. A administração pode exigir, ou permitir, que o ângulo de adornamento adoptado para o cálculo das correcções dos espelhos líquidos seja superior a 5° no caso dos tanques parcialmente cheios;
- e) No cálculo do efeito dos espelhos líquidos dos líquidos consumíveis pressupor-se-á que, para cada tipo de líquido, pelo menos dois tanques transversais situados lado a lado ou um tanque central têm uma superfície livre e ter-se-á em consideração o tanque ou o conjunto de tanques onde o efeito dos espelhos líquidos é mais importante.

5 — Aos capitães dos navios petroleiros e aos responsáveis dos navios petroleiros sem propulsão própria aos quais se aplique o presente anexo serão fornecidas as seguintes informações, devidamente aprovadas:

- a) Informação relativa ao carregamento e à distribuição da carga necessária para assegurar o cumprimento das disposições da presente regra; e
- b) Dados sobre a capacidade do navio para cumprir os critérios de estabilidade em avaria estabelecidos na presente regra, incluindo a incidência das dispensas que possam ter sido concedidas nos termos do parágrafo 1, alínea c), desta regra.

APÊNDICE I

Lista de hidrocarbonetos (*)

Soluções asfálticas

Óleos base
Impermeabilizantes betuminosos
Resíduos de primeira destilação

Óleos

Óleos rectificadoss
Petróleo bruto

Misturas contendo petróleo bruto
Diesel
Fuelóleo n.º 4
Fuelóleo n.º 5
Fuelóleo n.º 6
Fuelóleo residual
Borras de fuel
Óleos para transformadores
Óleos aromáticos (excluem-se óleos vegetais)
Óleos de lubrificação e óleos base
Óleos minerais
Óleos para motores
Óleos de penetração
Óleos para máquinas têxteis
Óleos para turbinas

Destilados

Produtos de destilação directa
Óleos queimados

Gasóleo

Gasóleo de *cracking*

Bases para gasolinas

Alquilatos
Reformados
Combustível de polimerização

Gasolinas:

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

Combustíveis para motores a jacto:

JP-1 (Petróleo de queima)
JP-3
JP-4
JP-5 (Petróleo pesado)
Combustível para turbinas
Petróleo
White spirits

Naftas:

Solvente
Fracções leves do petróleo
Fracção intermédia

APÊNDICE II

Modelo de certificado

Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Hidrocarbonetos (1973)

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

(designação oficial completa do país)

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

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

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

Tipo de navio:

- Navio petroleiro, incluindo navios de carga combinada (*)
 Navio para transporte de asfaltos (*)
 Outros navios que não sejam petroleiros com tanques de carga abrangidos pela regra 2, parágrafo 2, do anexo I à Convenção (*)
 Navio que não seja qualquer dos acima mencionados (*)
 Navio novo/navio existente (*)
 Data do contrato de construção ou de grande modificação ...
 Data de assentamento da quilha, ou em que o navio se encontrava numa fase equivalente de construção, ou em que foi iniciada uma grande modificação ...
 Data de entrega do navio ou do termo de uma grande modificação ...

PARTE A

Todos os navios

O navio está equipado com:

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

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

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

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

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

Observações:

(*) Riscar como apropriado.

PARTE B

Navios petroleiros ⁽¹⁾ ⁽²⁾

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

Certifica-se que este navio:

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

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

A distribuição do lastro segregado é a seguinte:

Tanque	Quantidade	Tanque	Quantidade

Certifica-se:

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

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

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

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

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

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado que emite o certificado)

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

(*) Riscar como apropriado.

⁽¹⁾ Esta parte deve ser preenchida para os navios petroleiros, incluindo navios de carga combinada e navios de transporte de asfaltos, e os registos que sejam aplicáveis devem ser preenchidos para navios que não sejam navios petroleiros construídos e utilizados para transportar hidrocarbonetos a granel com capacidade total igual ou superior a 200 m³.

⁽²⁾ Os certificados emitidos para navios que não sejam os mencionados na nota ⁽¹⁾ não necessitam de conter esta página.

Averbamento para navios existentes ⁽⁴⁾:

Certifica-se que este navio foi equipado de modo a cumprir os requisitos da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, aplicáveis a navios existentes 3 anos após a entrada em vigor da Convenção.

Assinado ...

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local do averbamento ...

Data do averbamento ...

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

Vistoria intermédia

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

Assinado ...

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local ...

Data ...

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

Assinado ...

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local ...

Data ...

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

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

Assinado ...

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local ...

Data ...

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

⁽⁴⁾ Este averbamento só é necessário no primeiro certificado emitido para um navio.

APÊNDICE III

Modelo do Livro de Registo de Hidrocarbonetos

Livro de Registo de Hidrocarbonetos

I — Para navios petroleiros ⁽¹⁾

Nome do navio ...

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

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

a) Carga de hidrocarbonetos

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

⁽¹⁾ Esta parte deve ser preenchida para navios petroleiros, incluindo navios de carga combinada e navios de transporte de asfalto, e os registos que sejam aplicáveis serão preenchidos para navios que não sejam petroleiros, construídos e utilizados para transportar hidrocarbonetos a granel, com capacidade total igual ou superior a 200 m³. Não é necessário existir esta parte no Livro de Registo de Hidrocarbonetos emitido para um navio que não seja dos acima mencionados.

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

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

Data do registo ...

O Oficial Encarregado ...

O Capitão ...

b) Trásfega interna da carga de hidrocarbonetos durante a viagem

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

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

Data do registo ...

O Oficial Encarregado ...

O Capitão ...

c) Descarga de hidrocarbonetos

8. Data e local da descarga.			
------------------------------	--	--	--

9. Identificação do(s) tanque(s) descarregado(s).			
10. O(s) tanque(s) ficou (ficaram) vazios(s)?			
11. Abertura das válvulas apropriadas dos tanques de carga e das válvulas interruptoras apropriadas das linhas de carga antes da descarga ⁽²⁾ .			
12. Fecho das válvulas apropriadas dos tanques de carga e das válvulas interruptoras apropriadas das linhas de carga ao ser concluída a operação de descarga ⁽²⁾ .			

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

Data do registo ...

O Oficial Encarregado ...

O Capitão ...

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

d) Lastragem dos tanques de carga

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

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

Data do registo ...

O Oficial Encarregado ...

O Capitão ...

e) Limpeza dos tanques de carga

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

18. Métodos de limpeza ⁽³⁾ .			
---	--	--	--

Data do registo ...

O Oficial Encarregado ...

O Capitão ...

⁽³⁾ Lavagem manual por jacto de mangueira, lavagem mecânica e/ou limpeza química. Quando se efectuar a limpeza química, especificar o produto químico utilizado e a quantidade.

f) Descarga de lastro sujo

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

Data do registo...

O Oficial Encarregado, ...

O Capitão, ...

g) Descarga da água dos tanques de resíduos

29. Identificação do(s) tanque(s) de resíduos.			
30. Tempo de decantação desde a última entrada de resíduos, ou			
31. Tempo de decantação desde a última descarga.			

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

Data do registo...

O Oficial Encarregado...

O Capitão...

h) Eliminação de resíduos

43. Identificação do(s) tanque(s).			
44. Quantidade eliminada de cada tanque.			
45. Método de eliminação dos resíduos: a) Instalações de recepção; b) Mistura com a carga; c) Trasfega para outro(s) tanque(s) [identificar o(s) tanque(s)]; d) Outro método (especificar qual).			

46. Data e porto da eliminação dos resíduos.			
--	--	--	--

Data do registo...

O Oficial Encarregado...

O Capitão...

i) Descarga de lastro limpo contido nos tanques de carga

47. Data e posição do navio no início da descarga de lastro limpo.			
48. Identificação do(s) tanque(s) descarregado(s).			
49. No termo da descarga, o(s) tanque(s) ficou (ficaram) vazio(s)?			
50. Posição do navio no termo da descarga se for diferente de 47.			
51. Foi a descarga parcialmente efectuada durante um período de escuridão? No caso afirmativo, durante quanto tempo?			
52. Foi mantido um controle regular do efluente e da superfície da água na zona da descarga?			
53. Foi observada a existência de hidrocarbonetos na superfície da água, na zona da descarga?			

Data do registo...

O Oficial Encarregado...

O Capitão...

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

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

Data do registo...

O Oficial Encarregado...

O Capitão...

k) Descargas acidentais ou outras descargas excepcionais de hidrocarbonetos

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

Data do registo...

O Oficial Encarregado...

O Capitão...

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

...

Data do registo...

O Oficial Encarregado...

O Capitão...

m) Procedimentos operacionais adicionais e observações gerais

...

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

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

II — Para navios que não sejam navios petroleiros

Nome do navio...

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

a) Lastragem ou limpeza dos tanques de combustível líquido

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

Data do registo...

O Oficial Encarregado...

O Capitão...

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

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

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

Data do registo... O Oficial Encarregado...
O Capitão...

c) Eliminação de resíduos

11. Quantidade de resíduos retirados a bordo.			
12. Métodos de eliminação dos resíduos: a) Instalações de recepção; b) Mistura com o combustível embarcado a seguir; c) Trasfega para outro(s) tanque(s); d) Outro método (especificar qual).			
13. Data e porto da eliminação de resíduos.			

Data do registo... O Oficial Encarregado...
O Capitão...

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

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

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

18. Métodos de descarga: a) Através de equipamento separador hidrocarbonetos/água; b) Através de um equipamento de filtragem de hidrocarbonetos; c) Através de um equipamento separador hidrocarbonetos/água e de um equipamento de filtragem de hidrocarbonetos; d) Para instalações de recepção.			
--	--	--	--

Data do registo... O Oficial Encarregado...
O Capitão...

e) Descargas acidentais ou outras descargas excepcionais de hidrocarbonetos

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

Data do registo... O Oficial Encarregado...
O Capitão...

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

Data do registo... O Oficial Encarregado...
O Capitão...

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

Sim/Não...

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

Data do registo... O Oficial Encarregado...
O Capitão...

h) Procedimentos operacionais adicionais e observações gerais

Data do registo... O Oficial Encarregado...
O Capitão...

ANEXO II

Regras para o controle da poluição por substâncias líquidas nocivas transportadas a granel

Regra 1

Definições

Para os fins do presente anexo:

1 — «Navio-tanque para transporte de produtos químicos» significa um navio construído ou adaptado fundamentalmente para transporte de substâncias líquidas nocivas a granel, incluindo qualquer navio petroleiro, tal como definido no anexo I à presente Convenção, quando transporte um carregamento total ou parcial de substâncias líquidas nocivas a granel.

2 — «Lastro limpo» significa o lastro de um tanque que, desde a última vez que transportou uma carga contendo uma substância da categoria A, B, C ou D, tenha sido meticulosamente limpo, os resíduos resultantes da limpeza descarregados e o tanque esgotado em conformidade com os requisitos apropriados do presente anexo.

3 — «Lastro segregado» significa a água de lastro contida num tanque permanentemente destinado ao transporte de lastro ou ao transporte de lastro ou cargas que não sejam hidrocarbonetos ou substâncias líquidas nocivas, de acordo com as diversas definições dadas nos anexos à presente Convenção, e que está completamente separado dos sistemas de carga e de combustível líquido.

4 — «Terra mais próxima» é a definida na regra 1, parágrafo 9, do anexo I à presente Convenção.

5 — «Substâncias líquidas» são aquelas cuja pressão de vapor não excede 2,8 kg/cm² à temperatura de 37,8° C.

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

7 — «Área especial» significa uma área do mar em que, por razões técnicas reconhecidas relativamente às suas condições oceanográficas e ecológicas e às características particulares do seu tráfego, é requerida a adopção de métodos especiais obrigatórios para a prevenção da poluição do mar por substâncias líquidas nocivas.

São áreas especiais:

- a) A área do mar Báltico; e
- b) A área do mar Negro.

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

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

Regra 2

Âmbito de aplicação

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

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

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

Regra 3

Classificação em categorias e lista das substâncias líquidas nocivas

1 — Para os fins das regras do presente anexo, com excepção da regra 13, as substâncias líquidas nocivas dividem-se nas 4 categorias seguintes:

- a) Categoria A — Substâncias líquidas nocivas provenientes das operações de limpeza ou deslastragem de tanques que, se descarregadas para o mar, representam um risco grave para os recursos marinhos ou para a saúde humana ou prejudicam gravemente os locais de recreio ou outras utilizações legítimas do mar e justificam, portanto, a aplicação de medidas rigorosas contra a poluição.
- b) Categoria B — Substâncias líquidas nocivas provenientes das operações de limpeza ou deslastragem de tanques que, se descarregadas para o mar, representam um risco para os recursos marinhos ou para a saúde humana ou prejudicam os locais de recreio ou outras utilizações legítimas do mar e justificam, portanto, a aplicação de medidas especiais contra a poluição.
- c) Categoria C — Substâncias líquidas nocivas provenientes das operações de limpeza ou deslastragem de tanques que, se descarregadas para o mar, representam fraco risco para os recursos marinhos ou para a saúde humana ou prejudicam levemente os locais de recreio ou outras utilizações legítimas do mar e requerem, portanto, condições especiais de operação.
- d) Categoria D — Substâncias líquidas nocivas provenientes das operações de limpeza ou deslastragem de tanques que, se descarregadas para o mar, representam um reconhecido risco para os recursos marinhos ou para a saúde humana ou prejudicam minimamente os locais de recreio ou outras utilizações legítimas do mar e requerem, portanto, alguma atenção nas suas condições de operação.

2 — As directivas a seguir para classificar as substâncias líquidas nocivas em categorias constam do apêndice I ao presente anexo.

3 — A lista das substâncias líquidas nocivas transportadas a granel e actualmente classificadas em categorias, que estão sujeitas às disposições do presente anexo, constitui o apêndice II a este anexo.

4 — Sempre que for proposto o transporte de uma substância líquida a granel que não tenha sido classificada numa das categorias, nos termos do parágrafo 1 da presente regra, nem avaliada de acordo com a regra 4, parágrafo 1, deste anexo, os governos das

Partes na Convenção interessados na operação proposta estabelecerão e acordarão numa classificação provisória para essa operação com base nas directivas referidas no parágrafo 2 da presente regra. Enquanto os governos interessados não chegarem a completo acordo, a substância será transportada nas condições mais rigorosas que tenham sido propostas. Logo que possível, mas nunca num prazo superior a 90 dias após a operação de transporte, a administração interessada notificará a Organização e fornecer-lhe-á os dados pormenorizados sobre a substância e a sua classificação provisória, para rápida divulgação a todas as Partes, para informação e apreciação. Os governos das Partes disporão de um período de 90 dias para comunicar os seus comentários à Organização com vista à classificação da substância.

Regra 4

Outras substâncias líquidas

1 — As substâncias enumeradas no apêndice III ao presente anexo foram avaliadas, concluindo-se não serem de incluir nas categorias A, B, C e D, tal como definidas na regra 3, parágrafo 1, deste anexo, porque actualmente se considera que a sua descarga para o mar, proveniente de operações de limpeza ou deslastragem de tanques, não representa qualquer risco para a saúde humana, para os recursos marinhos, para os locais de recreio ou outras utilizações legítimas do mar.

2 — A descarga das águas dos porões, águas de lastro ou de outros resíduos ou misturas que contenham unicamente substâncias mencionadas no apêndice III ao presente anexo não estará sujeita aos requisitos deste anexo.

3 — A descarga para o mar de lastro limpo ou de lastro segregado não estará sujeita aos requisitos do presente anexo.

Regra 5

Descarga de substâncias líquidas nocivas

Substâncias das categorias A, B e C fora das áreas especiais e da categoria D em todas as áreas:

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

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

quando forem igualmente satisfeitas todas as seguintes condições:

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

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

- a) O navio segue a sua rota a uma velocidade de pelo menos 7 nós, no caso de navios com propulsão própria, ou de pelo menos 4 nós, no caso de navios sem propulsão própria;
- b) Os métodos e disposições para a descarga são aprovados pela administração. Tais métodos e disposições basear-se-ão em normas elaboradas pela Organização e garantirão que a concentração e o débito de descarga do efluente sejam tais que a concentração da substância na esteira do navio não exceda uma parte por milhão;
- c) A quantidade máxima de carga descarregada de cada tanque e dos respectivos encanamentos não excede a quantidade máxima aprovada, em conformidade com os métodos referidos na alínea b) do presente parágrafo, a qual não excederá em caso algum a maior das quantidades seguintes: 1 m³ ou 1/3000 da capacidade do tanque em metros cúbicos;
- d) A descarga é feita abaixo da linha de água, tendo em consideração a localização das aspirações da água do mar; e
- e) A descarga é feita a uma distância não inferior a 12 milhas marítimas da terra mais próxima e em águas de profundidade não inferior a 25 m.

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

- a) O navio segue a sua rota a uma velocidade de pelo menos 7 nós, no caso de navios com propulsão própria, ou de pelo menos 4 nós, no caso de navios sem propulsão própria;
- b) Os métodos e disposições para a descarga são aprovados pela administração. Tais métodos e disposições basear-se-ão em normas elaboradas pela Organização e garantirão que a

concentração e o débito de descarga do efluente sejam tais que a concentração da substância na esteira do navio não exceda 10 partes por milhão;

- c) A quantidade máxima de carga descarregada de cada tanque e dos respectivos encanamentos não excede a quantidade máxima aprovada, em conformidade com os métodos referidos na alínea b) do presente parágrafo, a qual não excederá em caso algum a maior das quantidades seguintes: 3 m³ ou 1/1000 da capacidade do tanque em metros cúbicos;
- d) A descarga é feita abaixo da linha de água, tendo em consideração a localização das aspirações da água do mar; e
- e) A descarga é feita a uma distância não inferior a 12 milhas marítimas da terra mais próxima e em águas de profundidade não inferior a 25 m.

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

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

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

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

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

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

7 — Será proibida a descarga para o mar de substâncias da categoria A, tal como definidas na regra 3, parágrafo 1, alínea a), do presente anexo, ou das substâncias provisoriamente classificadas como tal, ou ainda de águas de lastro, águas de lavagem de tanques ou de outros resíduos ou misturas que contenham tais substâncias. Se os tanques que contêm tais

substâncias ou misturas forem lavados, os resíduos resultantes dessa operação serão descarregados para uma instalação de recepção montada, em conformidade com a regra 7 do presente anexo, pelos Estados ribeirinhos da área especial até que a concentração da substância no efluente recebido nessa instalação seja igual ou inferior à concentração residual prescrita para essa substância na coluna IV do apêndice II ao presente anexo e até que o tanque esteja vazio. Os resíduos que ficarem no tanque, desde que tenham sido posteriormente diluídos pela adição de um volume de água não inferior a 5 % do volume total do tanque, podem ser descarregados para o mar quando forem igualmente satisfeitas todas as seguintes condições:

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

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

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

9 — Será proibida a descarga para o mar de substâncias da categoria C, tal como definidas na regra 3, parágrafo 1, alínea c), do presente anexo, ou das substâncias provisoriamente classificadas como tal, ou ainda de águas de lastro, águas de lavagem de tanques ou de outros resíduos ou misturas que conte-

nham tais substâncias, excepto quando forem satisfeitas todas as seguintes condições:

- a) O navio segue a sua rota a uma velocidade de pelo menos 7 nós, no caso de navios com propulsão própria, ou de pelo menos 4 nós, no caso de navios sem propulsão própria;
- b) Os métodos e disposições para descarga são aprovados pela administração. Tais métodos e disposições basear-se-ão em normas elaboradas pela Organização e garantirão que a concentração e o débito de descarga do efluente sejam tais que a concentração da substância na esteira do navio não exceda uma parte por milhão;
- c) A quantidade máxima de carga descarregada de cada tanque e dos respectivos encanamentos não excede a quantidade máxima aprovada, em conformidade com os métodos referidos na alínea b) do presente parágrafo, a qual não excederá em caso algum a maior das quantidades seguintes: 1 m³ ou 1/3000 da capacidade do tanque em metros cúbicos;
- d) A descarga é feita abaixo da linha de água, tendo em consideração a localização das aspirações da água do mar; e
- e) A descarga é feita a uma distância não inferior a 12 milhas marítimas da terra mais próxima e em águas de profundidade não inferior a 25 m.

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

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

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

13 — a) Os governos das Partes na Convenção cujas costas confinem com determinada área especial acordarão e fixarão, de comum acordo, uma data limite para dar cumprimento aos requisitos da regra 7, parágrafo 1, do presente anexo e a partir da qual serão tornados efectivos os requisitos dos parágrafos 7, 8, 9 e 10 desta regra, no que respeita à área em questão, e notificarão a Organização da data assim fixada, pelo menos com 6 meses de antecedência. A Organização notificará imediatamente todas as outras Partes dessa data.

b) Se a data de entrada em vigor da presente Convenção for anterior à data fixada em conformidade com a alínea a) do presente parágrafo, durante o período transitório aplicar-se-ão os requisitos dos parágrafos 1, 2 e 3 desta regra.

Regra 6

Excepções

A regra 5 do presente anexo não se aplicará:

- a) À descarga para o mar de substâncias líquidas nocivas ou de misturas que contenham tais substâncias necessária para garantir a segurança de um navio ou para a salvaguarda de vidas humanas no mar; ou
- b) À descarga para o mar de substâncias líquidas nocivas ou de misturas que contenham tais substâncias resultante de avaria no navio ou no seu equipamento:
 - i) Desde que tenham sido tomadas todas as precauções razoáveis depois da ocorrência da avaria ou da detecção da descarga, a fim de a impedir ou reduzir ao mínimo; e
 - ii) Salvo se o proprietário ou o capitão tiver agido intencionalmente para provocar a avaria ou negligentemente e consciente da probabilidade da ocorrência da avaria; ou
- c) À descarga para o mar de substâncias líquidas nocivas, ou misturas que contenham tais substâncias, aprovada pela administração, quando estas substâncias forem utilizadas para combater incidentes concretos de poluição, a fim de minimizar os prejuízos dela resultantes. Qualquer descarga desta natureza estará sujeita à aprovação do governo com jurisdição na área onde se tencione efectuar a descarga.

Regra 7

Instalações de recepção

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

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

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

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

Regra 8

Medidas de controle

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

Substâncias da categoria A em todas as áreas:

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

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

3 — Se o tanque for lavado:

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

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

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

a) A administração tenha aprovado um método de limpeza prévia para esse tanque e para essa substância, baseado em normas elaboradas pela Organização, e que essa Parte considere que tal método permite satisfazer os requisitos do parágrafo 1 ou 7 da regra 5 do presente anexo, conforme aplicável, no que respeita à obtenção das concentrações residuais requeridas;

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

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

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

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

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

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

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

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

b) Se o tanque for limpo no mar:

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

ii) A quantidade de substância que fica no tanque não excederá a quantidade máxima dessa substância que pode ser descarregada para o mar, nos termos da regra 5, parágrafo 2, alínea c), do presente anexo, fora das áreas especiais no caso de substâncias da categoria B, ou, nos termos da regra 5, parágrafo 3, alínea c), e parágrafo 9, alínea c), fora e dentro das áreas especiais, respectivamente, no caso de substâncias da categoria C. O registo apropriado será feito no Livro de Registo de Carga;

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

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

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

c) Se o tanque for limpo no porto:

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

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

Substâncias da categoria B nas áreas especiais:

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

- a) Quando um tanque for parcial ou totalmente descarregado sem ser limpo, far-se-á o registo apropriado no Livro de Registo de Carga;
- b) Até que esse tanque seja limpo, todas as operações de bombagem ou de trasfega respeitantes a esse tanque serão também registadas no Livro de Registo de Carga;
- c) Se o tanque for lavado, o efluente resultante da operação de lavagem do tanque que contenha um volume de água não inferior a 0,5 % do volume total do tanque será descarregado do navio para uma instalação de recepção até que o tanque e as respectivas bombas e encanamentos tenham sido completamente esgotados. O registo apropriado será feito no Livro de Registo de Carga;
- d) Se o tanque for em seguida limpo e esgotado no mar, o capitão assegurar-se-á de que:
 - i) São aplicados os métodos aprovados mencionados na regra 5, parágrafo 8, alínea c), do presente anexo, de que são feitos os registos apropriados no Livro de Registo de Carga; e
 - ii) Qualquer descarga para o mar é efectuada em conformidade com os requisitos da regra 5, parágrafo 8, do presente anexo, de que é feito o registo apropriado no Livro de Registo de Carga;
- e) Se, após a descarga de uma substância da categoria B numa área especial, tiverem de ficar retidos a bordo quaisquer resíduos ou águas de lavagem dos tanques até o navio se encontrar fora dessa área especial, o capitão mencionará o facto por meio de registo apropriado no Livro de Registo de Carga e, neste caso, aplicar-se-ão os procedimentos estabelecidos na regra 5, parágrafo 2, do presente anexo.

Substâncias da categoria D em todas as áreas:

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

- a) Quando um tanque for parcial ou totalmente descarregado sem ser limpo, far-se-á o registo apropriado no Livro de Registo de Carga;
- b) Se o tanque for limpo no mar:
 - i) Os encanamentos de carga que servem esse tanque serão drenados e far-se-á o registo apropriado no Livro de Registo de Carga;
 - ii) Se estiver previsto descarregar para o mar a quantidade da substância que fica no tanque, será conseguida a necessária diluição da substância, considerada satisfatória para a descarga. O registo apropriado será feito no Livro de Registo de Carga; ou
 - iii) Se as águas de lavagem do tanque não forem descarregadas para o mar e for efectuada uma trasfega interna dessas águas, far-se-á o registo apropriado no Livro de Registo de Carga; e
 - iv) Qualquer descarga posterior para o mar dessas águas de lavagem será efectuada em conformidade com os requisitos da regra 5, parágrafo 4, do presente anexo;

c) Se o tanque for limpo no porto:

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

Descargas provenientes de um tanque de resíduos:

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

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

Regra 9

Livro de Registo de Carga

1 — Todos os navios a que se aplica o presente anexo possuirão um Livro de Registo de Carga, podendo

ou não fazer parte do diário náutico, de acordo com o modelo especificado no apêndice IV a este anexo.

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

- i) Embarque de carga;
- ii) Desembarque de carga;
- iii) Tráfego de carga;
- iv) Tráfego de carga, de resíduos de carga ou de misturas que contenham carga para um tanque de resíduos;
- v) Limpeza de tanques de carga;
- vi) Tráfego de tanques de resíduos;
- vii) Lastragem de tanques de carga;
- viii) Tráfego de água de lastro sujo;
- ix) Descarga para o mar em conformidade com a regra 5 do presente anexo.

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

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

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

6 — O Livro de Registo de Carga será guardado num local de fácil acesso para facilitar a sua inspecção e, salvo no caso de navios a reboque sem tripulação, será mantido a bordo. O livro será conservado durante um período de 2 anos após o último registo.

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

Regra 10

Vistorias

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

- a) Uma vistoria inicial antes de o navio entrar ao serviço, ou antes da emissão pela primeira vez do certificado exigido pela regra 11 do presente anexo, que incluirá uma inspecção completa da sua estrutura, equipamento, instalações, disposições e materiais, na medida em que o navio esteja abrangido por este anexo. A vistoria será de modo a assegurar o cumprimento integral dos requisitos aplicáveis do presente anexo.
- b) Vistorias periódicas, a intervalos determinados pela administração, mas não excedendo 5 anos, que permitam assegurar que a estrutura, equipamento, instalações, disposições e materiais cumpram integralmente os requisitos aplicáveis do presente anexo. Contudo, quando a validade do Certificado Internacional de Prevenção da Poluição para o Transporte de Substâncias Líquidas Nocivas a Granel (1973) for prorrogada de acordo com as disposições da regra 12, parágrafo 2 ou 4, deste anexo, o intervalo das vistorias periódicas pode ser correspondentemente alargado.
- c) Vistorias intermédias, a intervalos determinados pela administração, mas não excedendo 30 meses, que permitam assegurar que os equipamentos e sistemas de bombagem e de encanamentos associados cumpram integralmente os requisitos aplicáveis do presente anexo e estão em boas condições de funcionamento. A vistoria será registada no Certificado Internacional de Prevenção da Poluição para o Transporte de Substâncias Líquidas Nocivas a Granel (1973), emitido em conformidade com a regra 11 deste anexo.

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

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

Regra 11

Emissão de certificados

1 — Um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição para o Transporte de Substâncias Líquidas Nocivas a Granel (1973) será emitido, após a vistoria efectuada de acordo com as disposições da regra 10 do pre-

sente anexo, para os navios de transporte de substâncias líquidas nocivas que sejam utilizados em viagens para portos ou terminais no mar sob a jurisdição de outras Partes na Convenção.

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

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

b) Uma cópia do certificado e uma cópia do relatório de vistoria serão enviadas, logo que possível, à administração que pediu a vistoria.

c) Um certificado assim emitido incluirá uma declaração de que foi emitido a pedido da administração, e terá o mesmo valor e igual reconhecimento que um certificado emitido de acordo com o parágrafo 1 da presente regra.

d) Nenhum Certificado Internacional de Prevenção da Poluição para o Transporte de Substâncias Líquidas Nocivas a Granel (1973) será emitido para um navio que arvore a bandeira de um Estado que não seja Parte na Convenção.

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

Regra 12

Validade do certificado

1 — Um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição para o Transporte de Substâncias Líquidas Nocivas a Granel (1973) será emitido por um período de validade determinado pela administração, que não excederá 5 anos a contar da data da emissão, excepto nos casos previstos nos parágrafos 2 e 4 da presente regra.

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

3 — Nenhum certificado será assim prorrogado por um período superior a 5 meses e um navio a que tenha sido concedida tal prorrogação, uma vez chegado ao Estado cuja bandeira arvora ou ao porto em que vai ser vistoriado, não será autorizado a largar deste porto ou a deixar aquele Estado com base em tal prorrogação sem ter obtido um novo certificado.

4 — Um certificado que não tenha sido prorrogado de acordo com as disposições do parágrafo 2 da presente regra pode ser prorrogado pela administração por um período de graça não superior a 1 mês a contar da data em que expira a validade nele indicada.

5 — Um certificado deixará de ser válido se forem introduzidas modificações significativas na estrutura, equipamento, instalações, disposições ou materiais exigidos pelo presente anexo sem a aprovação da administração, à excepção da substituição directa de tal equipamento ou instalações para fins de reparação ou manutenção ou se não tiverem sido efectuadas as vistorias intermédias especificadas pela administração nos termos da regra 10, parágrafo 1, alínea c), deste anexo.

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

7 — Quando um navio mudar de bandeira, o certificado continuará em vigor por um período que não exceda 5 meses, desde que não expire antes do termo deste período, ou até que a administração emita um certificado de substituição, conforme o caso. Logo que possível, após a mudança de bandeira, o governo da Parte cuja bandeira o navio anteriormente arvorava enviará à administração uma cópia do certificado que o navio possuía antes da mudança e, se possível, uma cópia do correspondente relatório de vistoria.

Regra 13

Requisitos para minimizar a poluição accidental

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

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

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

APÊNDICE I

Directivas para classificação em categorias das substâncias líquidas nocivas

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

Categoria B — Substâncias bioacumuláveis com uma persistência curta, da ordem de uma semana ou menos; ou susceptíveis de deteriorar os alimentos de origem marinha; ou moderadamente tóxicas para a vida aquática (com um grau de risco 3, definido por um TLM igual ou superior a 1 ppm mas inferior a 10 ppm); e, ainda, outras subs-

tâncias ligeiramente tóxicas para a vida aquática (com um grau de risco 2, definido por um TLM igual ou superior a 10 ppm mas inferior a 100 ppm), quando se dá particular importância a outros factores de risco que elas apresentam ou às características especiais dessas substâncias.

Categoria C — Substâncias ligeiramente tóxicas para a vida aquática (com um grau de risco 2, definido por um TLM igual ou superior a 10 ppm mas inferior a 100 ppm); e, ainda, outras substâncias praticamente não tóxicas para a vida aquática (com um grau de risco 1, definido por um TLM igual ou superior a 100 ppm mas inferior a 1000 ppm), quando se dá particular importância a outros factores de risco que elas apresentam ou às características especiais dessas substâncias.

Categoria D — Substâncias praticamente não tóxicas para a vida aquática (com um grau de risco 1, definido por um TLM igual ou superior a 100 ppm mas inferior a 1000 ppm); ou que formam depósitos no leito do mar com uma carência bioquímica de oxigénio (CBO) elevada; ou que são altamente perigosas para a saúde humana, com um LD_{50} inferior a 5 mg/kg; ou que causam uma redução moderada da utilização dos locais de recreio devido à sua persistência, odor e características venenosas ou irritantes, que são susceptíveis de interferir com a utilização das praias; ou que são moderadamente perigosas para a saúde humana, com um LD_{50} igual ou superior a 5 mg/kg mas inferior a 50 mg/kg e que causam uma ligeira redução da utilização dos locais de recreio.

Outras substâncias líquidas (para os fins da regra 4 do presente anexo) — Substâncias que não sejam classificadas nas anteriores categorias A, B, C e D acima referidas.

APÊNDICE II

Lista de substâncias líquidas nocivas transportadas a granel

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

Substância	Número ONU	Categoria de poluição para descarga operacional		Concentração residual (percentagem em peso)	
		Regra 3 do Anexo II	Regra 5, parágrafo 1, do Anexo II	Regra 5, parágrafo 7, do Anexo II	
		I	III Fora de áreas especiais	IV Dentro de áreas especiais	
Acrilato de etil-2 hexanol	-	D			
Acrilato de etilo	1917	D			
Acrilato de isobutilo	-	D			
Acrilato de metilo	1919	C			
Acrlonitrilo	1093	B			
Acroleína	1092	A	0,1	0,05	
Adiponitrilo	-	D			
Aguarrás	1299	B			
Álcool alílico	1098	B			
Álcool amílico normal	-	D			
Álcool benzílico	-	D			
Álcool diacetónico (*)	1148	D			
Álcool furfurílico	-	C			
Álcool metil-amiílico	-	D			
Álcool nonílico (*)	-	C			
Álcool propílico normal	1274	D			
Aldeído acético	1089	C			
Aldeído crotónico	1143	B			
Aldeído isobutílico	-	D			
Aldeído propiónico	1275	D			
Alfa-metil-estireno (*)	-	D			
Alquil-benzeno-sulfatos:					
de cadeia linear	-	C			
de cadeia ramificada	-	B			
Alúmen (solução a 15%)	-	D			
Amino-etil-etanolamina (hidroxi-etil-etilenodiamina) (*)	-	D			
Amónia (soluto aquoso a 28%)	1005	B			
Anidrido acético	1715	C			
Anidrido ftálico (fundido)	-	C			
Anidrido propiónico	-	D			
Anilina	1547	C			
Benzeno	1114	C			
β -propiolactona (*)	-	B			
Butiraldeído normal	1129	B			
Butirato de butilo	-	B			
Cianidrina acetónica	1541	A	0,1	0,05	
Cianidrina etilénica (*)	-	D			
Ciclo-hexano	1145	C			
Ciclo-hexanol	-	D			
Ciclo-hexanona	1915	D			
Ciclo-hexilamina (*)	-	D			
Creosote	1334	A	0,1	0,05	
Cresóis	2076	A	0,1	0,05	
Cloreto de acetilo	1717	C			
Cloreto de alilo	1100	C			
Cloreto de benzilo	1738	B			
Cloreto de metileno	1593	B			
Cloreto de vinilideno (*)	1303	B			
Cloridrina etilénica (cloro-2-etanol)	1135	D			
Cloridrinas (brutas) (*)	-	D			
Clorofórmio	1888	B			
Cloropreno	1991	C			
Cumeno	1918	C			
Deca-hidronaftaleno	1147	D			
Decano (*)	-	D			
Dibromo-etileno	1605	B			
Diclorobenzenos	1591	A	0,1	0,05	
Dicloro-etileno	1184	B			
Dicloropropeno/dicloropropano (mistura) (fumigante D. D. para solos)	2047	B			

Substância	Número ONU	Categoria de poluição para descarga operacional	Concentração residual (percentagem em peso)	
		Regra 3 do Anexo II	Regra 5, parágrafo 1, do Anexo II	Regra 5, parágrafo 7, do Anexo II
	I	II	III Fora de áreas especiais	IV Dentro de áreas especiais
Dicromato de sódio (solução)	-	C		
Dietil-benzeno (mistura de isómeros)	2049	C		
Dietilamina	1154	C		
Dietileno-triamina (*)	2079	C		
Di-etil-cetona (pentanona-3)	1156	D		
Di-isobutil-cetona	1157	D		
Di-isobutileno	2050	D		
Di-isocianato de tolueno (*)	2078	B		
Di-isopropanolamina	-	C		
Di-isopropilamina	1158	C		
Dimetilamina (solução aquosa a 40 %)	1160	C		
Dimetil-etanolamina (dimetil 2, amino-etanol) (*)	2051	C		
Dimetilformamida	-	D		
Dioxano 1,4	1165	C		
Dissulfeto de carbono	1131	A	0,01	0,005
Dodecilbenzeno	-	C		
Epicloridrina	2023	B		
Estireno (monómero)	2055	C		
Éter di-benzílico (*)	-	C		
Éter dicloroetilico	1916	B		
Éter dietílico	1155	D		
Éter di-isopropílico (*)	1159	D		
Éter monoetilico do etileno-glicol	1171	D		
Éter mono-etílico do di-etileno-glicol	-	C		
Étil-amil-cetona (*)	-	C		
Étilbenzeno	1175	C		
Étil ciclo hexano	-	D		
Etilenodiamina	1604	C		
Etil-2 hexanol (álcool etil-2 hexílico)	-	C		
Etil-2 propil-3 acroleína	-	B		
Fenol	1671	B		
Formaldeído (solução a 37 %-50 %)	1198	C		
Fosfato de tritolilo (fosfato tricresílico) (*)	-	B		
Fósforo (elemento)	1338	A	0,01	0,005
Glicóis butilénicos	-	D		
Hexametileno-diamina (*)	1783	C		
Hidróxido de cálcio (em solução)	-	D		
Hidróxido de sódio	1824	C		
Isobutanol	1212	D		
Isoforona	-	D		
Iso-octano (*)	-	D		
Isopentano	-	D		
Isopreno	1218	D		
Isopropilamina	1221	C		
Isopropil ciclo hexano	-	D		
Lactado de etilo (*)	1192	D		
Metacrilato de butilo	-	D		
Metacrilato de isobutilo	-	D		
Metacrilato de metilo	1247	D		
Metil-2, etilo, piridina (*)	-	B		
Metil-2 penteno (*)	-	D		
Misturas de difenilo com éter difenílico (*)	-	D		
Monoclorobenzeno	1134	B		
Monoetanolamina	-	D		
Mono-isopropanolamina	-	C		
Mono-isopropilamina	-	C		
Monometil-etanolamina	-	C		
Mono-nitrobenzeno	-	C		

Substância	Número ONU	Categoria de poluição para descarga operacional	Concentração residual (percentagem em peso)	
		Regra 3 do Anexo II	Regra 5, parágrafo 1, do Anexo II	Regra 5, parágrafo 7, do Anexo II
	I	II	III Fora de áreas especiais	IV Dentro de áreas especiais
Morfolina (*)	2054	C		
Naftaleno (fundido)	1334	A	0,1	0,05
Nitro-2 propano	-	D		
Nonil-fenol	-	C		
Octanol normal	-	C		
Óleo de cânfora	1130	B		
Orto-nitrotolueno	1664	C		
Óxido de mesitilo (*)	1229	C		
Para-cimeno (isopropil-tolueno) (*)	2046	D		
Para-clorotolueno	-	B		
Pentacloro-etano	1669	B		
Pentaclorofenato de sódio (solução)	-	A	0,1	0,05
Pentano normal	1265	C		
Perclorotileno (tetracloretileno)	1897	B		
Peróxido de hidrogénio (maior do que 60 %)	2015	C		
Piridina	1282	B		
Potassa cáustica (hidróxido de potássio)	1814	C		
Propilamina (normal)	1277	C		
Sebo	-	D		
Tetracloroeto de carbono	1846	B		
Tetracloroeto de silício	1818	D		
Tetracloroeto de titânio	1838	D		
Tetraetilo de chumbo	1649	A	0,1	0,05
Tetra hidrofurano	2056	D		
Tetra hidronaftaleno	1540	C		
Tetrametil-benzeno	-	D		
Tetrametilo de chumbo	1649	A	0,1	0,05
Tolueno	1294	C		
Tricloreto	-	C		
Tricloretileno	1710	B		
Trietanolamina	-	D		
Trietilamina	1296	C		
Trimetilbenzeno (*)	-	C		
Xilenos mistos (xilol)	1307	C		

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

APÊNDICE III

Lista de outras substâncias líquidas transportadas a granel

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

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

APÊNDICE IV

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

Nome do navio...
 Capacidade de carga de cada tanque, em metros cúbicos, ...
 Viagem de para

a) Embarque de carga:

- 1) Data e local do embarque.
- 2) Número e categoria da(s) carga(s) embarcada(s).
- 3) Identificação do(s) tanque(s) carregado(s).

b) Trasfega de carga:

- 4) Data da trasfega.
- 5) Identificação do(s) tanque(s):
 - i) De;
 - ii) Para.

- 6) O(s) tanque(s) mencionado(s) em 5, i), ficou(ficaram) vazio(s)?
- 7) Em caso negativo, indicar a quantidade restante.

c) Desembarque da carga:

- 8) Data e local do desembarque.
- 9) Identificação do(s) tanque(s) descarregado(s).
- 10) O(s) tanque(s) ficou(ficaram) vazio(s)?
- 11) Em caso negativo, indicar a quantidade restante no(s) tanque(s).
- 12) O(s) tanque(s) foi(foram) limpo(s)?
- 13) Quantidade trasfegada para o tanque de resíduos.
- 14) Identificação do tanque de resíduos.

d) Lastragem dos tanques de carga:

- 15) Identificação do(s) tanque(s) lastrado(s).
- 16) Data e posição do navio no início da lastragem.

e) Limpeza dos tanques de carga:

Substâncias da categoria A:

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

Substâncias das categorias B, C e D:

- 26) Método de lavagem utilizado.
- 27) Quantidade de água utilizada.

- 28) Data e local da descarga para o mar.
- 29) Método e equipamento utilizados na descarga para o mar.

f) Trasfega de água de lastro sujo:

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

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

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

- 40) Data e porto da eliminação de resíduos.

h) Descargas acidentais ou excepcionais:

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

* Assinatura do Capitão ...

APÊNDICE V

Modelo de certificado

Certificado Internacional de Prevenção da Poluição para o Transporte de Substâncias Líquidas Nocivas a Granel (1973)

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

(Selo oficial)

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

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

* Deve ser aposta em todas as folhas do certificado.

Certifica-se:

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

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

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

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

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

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado que emite o certificado)

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

Vistorias intermédias

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

Assinado...

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local...

Data...

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

Assinado...

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local...

Data...

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

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

Assinado...

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local...

Data...

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

ANEXO III

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

Regra 1

Âmbito de aplicação

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

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

3 — Para complementar as disposições do presente anexo, o governo de cada Parte na Convenção publicará ou mandará publicar requisitos detalhados sobre embalagem, marcação e etiquetagem, documentação,

armazenagem, limitações de quantidade, excepções e notificação, a fim de prevenir ou minimizar a poluição do meio marinho por substâncias prejudiciais.

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

Regra 2

Embalagem

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

Regra 3

Marcação e etiquetagem

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

Regra 4

Documentação

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

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

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

4 — No caso de o navio possuir uma lista especial, um manifesto ou um plano detalhado de carga exigidos para o transporte de cargas perigosas pela Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar em vigor, os documentos exigidos para os fins do presente anexo podem ser emitidos conjuntamente com os documentos exigidos para o trans-

porte de cargas perigosas. Quando os documentos são assim emitidos, será feita uma distinção clara entre as cargas perigosas e outras substâncias prejudiciais.

Regra 5

Estiva

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

Regra 6

Limitações de quantidade

O transporte de certas substâncias prejudiciais, particularmente perigosas para o meio marinho, devido a sólidas razões científicas e técnicas, necessita ser proibido ou limitada a quantidade máxima a transportar num único navio. Ao definir essa quantidade máxima serão tomadas em devida consideração as dimensões, a construção e o equipamento do navio, bem como a natureza específica dessa substância e o modo como está embalada.

Regra 7

Excepções

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

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

Regra 8

Notificação

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

ANEXO IV

Regras para a prevenção da poluição por esgotos sanitários dos navios

Regra 1

Definições

Para os fins do presente anexo:

1 — «Navio novo» significa um navio:

- a) Cujo contrato de construção foi celebrado, ou, na ausência de um contrato de construção, cuja

quilha tenha sido assente ou se encontre numa fase equivalente de construção na data ou após a entrada em vigor deste anexo; ou

- b) Cuja entrega seja efectuada 3 ou mais anos após a entrada em vigor do presente anexo.

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

3 — «Esgotos sanitários» significa:

- a) Águas de drenagem e outros resíduos provenientes de qualquer tipo de casas de banho, urinóis e embornais de retretes;
- b) Águas de drenagem provenientes de instalações médicas (dispensários, enfermarias, etc.) através de lavatórios, banheiras e embornais localizados nessas instalações;
- c) Águas de drenagem provenientes de compartimentos contendo animais vivos; ou
- d) Outras águas residuais, quando misturadas com as águas de drenagem acima referidas.

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

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

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

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

Regra 2

Âmbito de aplicação

As disposições do presente anexo aplicar-se-ão a:

- a) i) Navios novos de arqueação bruta igual ou superior a 200 t;
- ii) Navios novos de arqueação bruta inferior a 200 t, certificados para transportar mais de 10 pessoas;
- iii) Navios novos sem arqueação medida, certificados para transportar mais de 10 pessoas; e
- b) i) Navios existentes de arqueação bruta igual ou superior a 200 t, 10 anos depois da entrada em vigor do presente anexo;
- ii) Navios existentes de arqueação bruta inferior a 200 t, certificados para transportar mais de 10 pessoas, 10 anos depois da entrada em vigor do presente anexo; e

- iii) Navios existentes sem arqueação medida, certificados para transportar mais de 10 pessoas, 10 anos depois da entrada em vigor do presente anexo.

Regra 3

Vistorias

1 — Todos os navios obrigados a cumprir as disposições do presente anexo e utilizados em viagens para os portos ou terminais no mar sob a jurisdição de outras Partes na Convenção serão sujeitos às vistorias que a seguir se indicam:

- a) Uma vistoria inicial antes de o navio entrar ao serviço ou antes de ser emitido pela primeira vez o certificado exigido nos termos da regra 4 do presente anexo, que incluirá uma vistoria do navio de modo a assegurar que:
- i) Quando o navio estiver equipado com uma instalação de tratamento de esgotos sanitários, essa instalação satisfará os requisitos operacionais baseados em normas e métodos de teste elaborados pela Organização;
 - ii) Quando o navio possuir um sistema de desintegração e desinfecção de esgotos sanitários, esse sistema será de um tipo aprovado pela administração;
 - iii) Quando o navio possuir um tanque de retenção, a capacidade desse tanque será considerada satisfatória pela administração para retenção de todos os esgotos sanitários, tendo em consideração a actividade do navio, o número de pessoas a bordo e outros factores pertinentes. O tanque de retenção possuirá um dispositivo que indique visualmente o nível do seu conteúdo; e
 - iv) O navio está equipado com um encanamento de descarga para o exterior, adequado à descarga dos esgotos sanitários para uma instalação de recepção, e que esse encanamento possui uma flange universal para ligação a terra, em cumprimento da regra 11 do presente anexo. Esta vistoria será de modo a assegurar que o equipamento, instalações, dispositivos e materiais cumprem integralmente os requisitos aplicáveis do presente anexo;
- b) Vistorias periódicas a intervalos determinados pela administração, que não excedam 5 anos, de modo a assegurar que o equipamento, instalações, disposições e materiais cumprem integralmente os requisitos aplicáveis do presente anexo. Contudo, quando a validade do Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Esgotos Sanitários (1973) for prorrogada de acordo com o especificado na regra 7, parágrafo 2 ou 4, do presente anexo, o intervalo da vistoria periódica pode ser correspondentemente alargado.

2 — A administração estabelecerá as medidas adequadas para os navios que não estão sujeitos às dispo-

sições do parágrafo 1 da presente regra, de modo a garantir que as disposições deste anexo sejam cumpridas.

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

4 — Após a execução de qualquer das vistorias previstas na presente regra, não serão efectuadas quaisquer modificações significativas no equipamento, instalações, disposições ou materiais inspecionados sem a aprovação da administração, com excepção das substituições directas de tal equipamento ou instalações.

Regra 4

Emissão de certificados

1 — Um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Esgotos Sanitários (1973) será emitido após a vistoria efectuada de acordo com as disposições da regra 3 do presente anexo, para os navios que sejam utilizados em viagens para portos ou terminais no mar sob a jurisdição de outras Partes na Convenção.

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

Regra 5

Emissão de um certificado por outro governo

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

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

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

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

Regra 6

Modelo do certificado

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

Regra 7

Validade do certificado

1 — Um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Esgotos Sanitários (1973) será emitido por um período de validade determinado pela administração, que não excederá 5 anos a contar da data de emissão, excepto nos casos previstos nos parágrafos 2, 3 e 4 da presente regra.

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

3 — Nenhum certificado será assim prorrogado por um período superior a 5 meses e um navio a que tenha sido concedida tal prorrogação, uma vez chegado ao Estado cuja bandeira arvora ou ao porto em que vai ser vistoriado, não será autorizado a largar deste porto ou a deixar aquele Estado com base em tal prorrogação, sem ter obtido um novo certificado.

4 — Um certificado que não tenha sido prorrogado de acordo com as disposições do parágrafo 2 da presente regra pode ser prorrogado pela administração por um período de graça não superior a 1 mês, a contar da data em que expira a validade nele indicada.

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

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

7 — Quando um navio mudar de bandeira, o certificado continuará em vigor por um período que não exceda 5 meses, desde que não expire antes do termo deste período, ou até que a administração emita um certificado de substituição, conforme o caso. Logo que possível, após a mudança de bandeira, o governo da Parte cuja bandeira o navio anteriormente arvorava enviará à administração uma cópia do certificado que o navio possuía antes da mudança e, se possível, uma cópia do correspondente relatório da vistoria.

Regra 8

Descarga dos esgotos sanitários

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

- a) O navio descarregar esgotos sanitários desintegrados e desinfectados, utilizando um sistema aprovado pela administração, em conformidade com a regra 3, parágrafo 1, alínea a), a uma distância superior a 4 milhas marítimas da terra mais próxima, ou a mais de 12 milhas marítimas da terra mais próxima se o esgoto sanitário não for desintegrado ou de-

sinfectado, desde que, em qualquer caso, o esgoto sanitário que tenha sido armazenado num tanque de retenção não seja descarregado instantaneamente, mas sim a um débito moderado, quando o navio segue a sua rota a uma velocidade não inferior a 4 nós; o débito de descarga será aprovado pela administração, com base em normas elaboradas pela Organização; ou

- b) O navio tenha em funcionamento uma instalação de tratamento de esgotos sanitários certificada pela administração, satisfazendo os requisitos operacionais referidos na regra 3, parágrafo 1, alíneas a) e i), do presente anexo; e

- i) Sejam registados no Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Esgotos Sanitários (1973) os resultados dos testes da instalação;

- ii) Adicionalmente, o efluente não produzirá sólidos flutuantes visíveis, nem a descoloração da água circundante; ou

- c) O navio esteja em águas sob jurisdição de um Estado e descarregue os esgotos sanitários em conformidade com os requisitos menos severos eventualmente impostos por esse Estado.

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

Regra 9

Excepções

A regra 8 do presente anexo não se aplicará:

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

Regra 10

Instalações de recepção

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

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

Regra 11

União universal de descarga

A fim de permitir a ligação entre o encanamento das instalações de recepção e o encanamento de des-

carga do navio, ambos serão equipados com uma união universal de descarga em conformidade com o seguinte quadro:

Dimensões padrão das flanges das uniões de descarga

Descrição	Dimensões
Diâmetro exterior	210 mm
Diâmetro interior	De acordo com o diâmetro exterior do encanamento
Diâmetro do círculo dos pernos	170 mm
Rasgos na flange	4 furos de 18 mm de diâmetro feitos a distâncias iguais, no círculo dos pernos com o diâmetro acima, rasgados até à periferia da flange. Os rasgos terão a largura de 18 mm
Espessura da flange	16 mm
Pernos e porcas: quantidade e diâmetro	4 de 16 mm de diâmetro cada um e de comprimento apropriado
A flange é desenhada para ligar encanamentos com diâmetro interior máximo de 100 mm, será de aço ou outro material equivalente e terá superfície plana. Esta flange, bem como uma junta adequada, será apropriada para uma pressão de serviço de 6 kg/cm ²	

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

APÊNDICE

Modelo do certificado

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

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

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

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

Navio novo/navio existente (*).
Data do contrato de construção...
Data de assentamento da quilha ou em que o navio se encontrava numa fase equivalente de construção...
Data de entrega...

Certifica-se:

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

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

Tipo da instalação de tratamento de esgotos sanitários ...

Nome do fabricante ...

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

(*) b) Descrição do desintegrador:

Tipo de desintegrador ...

Nome do fabricante ...

Características do esgoto sanitário depois da desinfeção ...

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

Capacidade total do tanque de retenção ... m³

Localização ...

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

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

Este certificado é válido até...

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

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

(Assinatura do funcionário que emite o certificado)

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

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

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local...
Data...

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

(*) Riscar como apropriado.
(**) Devem ser incluídos os parâmetros.

ANEXO V

Regras para a prevenção da poluição por lixo dos navios

Regra 1

Definições

Para os fins do presente anexo:

1 — «Lixo» significa todas as espécies de resíduos de alimentos domésticos e operacionais, excluindo peixe

fresco ou partes de peixe, produzidos durante o funcionamento normal do navio e susceptíveis de serem eliminados continua ou periodicamente, com excepção das substâncias definidas ou enumeradas noutros anexos à presente Convenção.

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

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

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

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

Regra 2

Âmbito de aplicação

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

Regra 3

Eliminação do lixo fora das áreas especiais

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

- a) É proibido lançar ao mar todo o tipo de plásticos, incluindo, entre outros, cabos e redes de pesca de material sintético e sacos de plástico para lixo;
- b) O lançamento ao mar do lixo a seguir mencionado será feito tão longe quanto possível da terra mais próxima, e, em qualquer caso, é proibido se a distância à terra mais próxima for inferior a:
 - i) 25 milhas marítimas, para almofadas de estiva, forros e materiais de embalagem que flutuem;
 - ii) 12 milhas marítimas, para restos de alimentos e todo o outro lixo, incluindo papel, trapos, vidro, metais, garrafas, louças e outros refugos semelhantes;
- c) O lançamento ao mar do lixo especificado na alínea b), ii), da presente regra pode ser autorizado quando esse lixo tiver sido passado por

um desintegrador ou triturador e for lançado tão longe quanto possível da terra mais próxima, mas em qualquer caso é proibido se for efectuado a uma distância inferior a 3 milhas marítimas da terra mais próxima. Este lixo desintegrado ou triturado deverá poder passar através de uma grelha com orifícios não superiores a 25 mm.

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

Regra 4

Requisitos especiais para a eliminação do lixo

1 — Tendo em consideração as disposições do parágrafo 2 da presente regra, é proibida a eliminação de quaisquer materiais regulados por este anexo quando feita a partir de plataformas fixas ou flutuantes utilizadas na prospecção, exploração e consequente processamento dos recursos minerais do leito do mar e a partir de todos os outros navios quando atracados a ou a menos de 500 m dessas plataformas.

2 — Pode ser autorizado o lançamento ao mar de restos de comida, quando tenham sido passados por um desintegrador ou triturador, a partir de plataformas fixas ou flutuantes, quando situadas a mais de 12 milhas marítimas de terra e de todos os navios atracados a essas plataformas ou que estejam a menos de 500 m das mesmas. Esses restos de comida desintegrados ou triturados deverão poder passar através de uma grelha com orifícios não superiores a 25 mm.

Regra 5

Eliminação do lixo nas áreas especiais

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

- a) A área do mar Mediterrâneo significa o mar Mediterrâneo propriamente dito, incluindo os seus golfos e mares, e é limitada do lado do mar Negro pelo paralelo 41° N, e a oeste, no estreito de Gibraltar, pelo meridiano 5° 36' W.
- b) A área do mar Báltico significa o mar Báltico propriamente dito, assim como o golfo de Bótnia, o golfo da Finlândia e a entrada do mar Báltico limitada pelo paralelo de Skaw no Skagerrak 57° 44,8' N.
- c) A área do mar Negro significa o mar Negro propriamente dito, limitada do lado do Mediterrâneo pelo paralelo 41° N.
- d) A área do mar Vermelho significa o mar Vermelho propriamente dito, incluindo os golfos de Suez e de Aqaba, limitada a sul pela loxodromia que liga Ras si Ane (12° 8,5' N, 43° 19,6' E) a Husn Murad (12° 40,4' N, 43° 30,2' E).
- e) A «área dos golfos» significa a área do mar situada a noroeste da loxodromia ligando Ras al Hadd (22° 30' N, 59° 48' E) e Ras al Fas-teh (25° 04' N, 61° 25' E).

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

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

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

4 — Instalações de recepção nas áreas especiais:

- a) Os governos das Partes na Convenção cujas costas confinam com qualquer área especial comprometem-se a garantir, tão cedo quanto possível, a montagem em todos os portos da área especial de instalações de recepção adequadas, em conformidade com a regra 7 do presente anexo, tendo em consideração as necessidades especiais dos navios que operam nessas áreas;
- b) Os governos das Partes interessadas notificarão a Organização das medidas tomadas em conformidade com a alínea a) da presente regra. Depois de ter recebido um número suficiente de notificações, a Organização fixará a data a partir da qual os requisitos da presente regra relativos à área em questão serão aplicados. A Organização notificará todas as Partes da data assim fixada, com uma antecedência de, pelo menos, 12 meses;
- c) A partir desta data todos os navios que escalem portos dessas áreas especiais onde não existam ainda tais instalações cumprirão integralmente os requisitos da presente regra.

Regra 6

Excepções

As regras 3, 4 e 5 do presente anexo não se aplicarão:

- a) À eliminação de lixo de um navio necessária para garantir a segurança do navio e das pessoas embarcadas ou para a salvaguarda de vidas humanas no mar; ou
- b) Ao derrame de lixo resultante de avaria num navio ou no seu equipamento, desde que tenham sido tomadas todas as precauções razoáveis, antes e depois da ocorrência da avaria, a fim de o impedir ou reduzir ao mínimo; ou
- c) À perda accidental de redes de pesca de material sintético ou de materiais sintéticos utilizados na reparação dessas redes, desde que tenham sido tomadas todas as precauções razoáveis para a evitar.

Regra 7

Instalações de recepção

1 — Os governos das Partes na Convenção comprometem-se a garantir a montagem nos portos e terminais de instalações para a recepção de lixo, adequadas às necessidades dos navios que as utilizam, sem lhes causar atrasos indevidos.

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

PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO POR NAVIOS, 1973

As Partes no presente Protocolo:

Reconhecendo que a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, pode contribuir significativamente para a protecção do meio marinho contra a poluição por navios;

Reconhecendo igualmente a necessidade de melhorar ainda mais a prevenção e controle da poluição marinha causada por navios, especialmente navios petroleiros;

Reconhecendo além disso a necessidade de pôr em execução, tão cedo e tão amplamente quanto possível, as regras para a prevenção da poluição por hidrocarbonetos, contidas no anexo I a essa Convenção;

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

Considerando que estes objectivos podem ser alcançados mais eficazmente pela conclusão de um protocolo relativo a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973;

acordaram no seguinte:

ARTIGO I

Obrigações gerais

1 — As Partes no presente Protocolo comprometem-se a cumprir as disposições:

- a) Do presente Protocolo e do seu anexo, que constituirá parte integrante deste Protocolo; e
- b) Da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973 (daqui em diante referida como «a Convenção»), com as alterações e aditamentos contidos no presente Protocolo.

2 — As disposições da Convenção e do presente Protocolo serão lidas e interpretadas em conjunto como um único instrumento.

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

ARTIGO II

Aplicação do anexo II à Convenção

1 — Não obstante o disposto no artigo 14, parágrafo 1, da Convenção, as Partes no presente Proto-

colo acordam que não ficarão vinculadas pelas disposições do anexo II à Convenção durante um período de 3 anos a partir da data da entrada em vigor do presente Protocolo, ou durante um período mais longo que possa ser acordado por uma maioria de dois terços das Partes no presente Protocolo no Comité de Protecção do Meio Marinho (daqui em diante referido como «o Comité») da Organização Marítima Internacional (daqui em diante referida como «a Organização»).

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

ARTIGO III

Comunicação de Informações

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

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

ARTIGO IV

Assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e adesão

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

- a) Assinatura sem reserva para ratificação, aceitação ou aprovação; ou
- b) Assinatura, sujeita a ratificação, aceitação ou aprovação, seguida de ratificação, aceitação ou aprovação; ou
- c) Adesão.

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

ARTIGO V

Entrada em vigor

1 — O presente Protocolo entra em vigor 12 meses após a data em que pelo menos 15 Estados, cujas frotas mercantes combinadas constituam não menos de 50 % da tonelagem de arqueação bruta da marinha

mercante mundial, se tenham tornado Partes no presente Protocolo, de acordo com o seu artigo IV.

2 — Qualquer instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão depositado depois da entrada em vigor do presente Protocolo produz efeito 3 meses após a data de depósito.

3 — Depois da data em que uma emenda ao presente Protocolo for considerada como aceite, de acordo com o artigo 16 da Convenção, qualquer instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão depositado aplicar-se-á ao presente Protocolo como emendado.

ARTIGO VI

Emendas

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

ARTIGO VII

Denúncia

1 — O presente Protocolo pode ser denunciado por qualquer Parte no mesmo, em qualquer momento, após decorridos 5 anos a partir da entrada em vigor do Protocolo para essa Parte.

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

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

ARTIGO VIII

Depositário

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

2 — O depositário:

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

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

3 — Logo que o presente Protocolo entre em vigor, será enviada uma cópia autenticada pelo depositário ao

Secretariado das Nações Unidas, para registo e publicação, de acordo com o artigo 102 da Carta das Nações Unidas.

ARTIGO IX

Línguas

O presente Protocolo é redigido em exemplar único, cujos textos em espanhol, francês, inglês e russo fazem igualmente fé. Serão preparadas e depositadas com os originais assinados traduções oficiais em alemão, árabe, italiano e japonês.

Em fé do que os abaixo assinados (*), devidamente autorizados pelos seus respectivos governos para esse efeito, assinaram o presente Protocolo.

Feito em Londres, no dia 17 de Fevereiro de 1978.

(*) Omitidas as assinaturas.

ANEXO

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

ANEXO I

Regras para a prevenção da poluição por hidrocarbonetos

Regra 1

Definições

Parágrafos 1 a 7 — *Sem alteração.*

Substituir o texto do parágrafo 8 pelo seguinte:

8 — a) «Grande modificação» significa a modificação de um navio existente:

- i) Que altera substancialmente as suas dimensões ou capacidade de carga; ou
- ii) Que modifica o tipo do navio; ou
- iii) Cujas intenções seja, na opinião da administração, prolongar consideravelmente a sua vida; ou
- iv) Que de qualquer outra forma altere o navio de modo que, se fosse um navio novo, ficaria sujeito às disposições pertinentes do presente Protocolo que não lhe seriam aplicáveis como navio existente;

b) Não obstante as disposições da alínea a) do presente parágrafo, a modificação de um navio petroleiro existente, de porte bruto igual ou superior a 20 000 t, para satisfazer os requisitos da regra 13 deste anexo não será considerada como uma grande modificação para os efeitos do presente anexo.

Parágrafos 9 a 22 — *Sem alteração.*

Substituir o texto do parágrafo 23 pelo seguinte:

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

Parágrafos 24 e 25 — *Sem alteração.*

Os seguintes parágrafos são incluídos no texto:

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

- a) Cujos contratos 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) Cujas entregas foi efectuada depois de 1 de Junho de 1982; ou
- d) Que sofreu uma grande modificação:
 - i) Cujos contratos 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 contida no parágrafo 6 desta regra para os efeitos da regra 13, parágrafo 1, do presente anexo.

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

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

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

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

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

Regras 2 e 3

Sem alteração.

Regra 4

Substituir o texto da regra 4 pelo seguinte:

Vistorias e inspecções

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

de arqueação bruta igual ou superior a 400 t serão sujeitos às vistorias a seguir especificadas:

- a) Uma vistoria inicial antes de o navio entrar ao serviço ou antes da emissão, pela primeira vez, do certificado exigido pela regra 5 do presente anexo, que incluirá uma vistoria completa da sua estrutura, equipamento, sistemas, instalações, disposições e materiais, na medida em que o navio esteja abrangido por este anexo. Esta vistoria será de modo a assegurar que a estrutura, equipamento, sistemas, instalações, disposições e materiais cumpram integralmente os requisitos aplicáveis do presente anexo.
- b) Vistorias periódicas, a intervalos determinados pela administração, mas não excedendo 5 anos, que permitam assegurar que a estrutura, equipamento, sistemas, instalações, disposições e materiais cumpram integralmente os requisitos do presente anexo.
- c) Pelo menos uma vistoria intermédia durante o período de validade do certificado que permita assegurar que os equipamentos, os sistemas de bombagem e de encanamentos associados, incluindo os monitores de descarga de hidrocarbonetos, sistemas de lavagem com petróleo bruto, os equipamentos separadores hidrocarbonetos/água e os equipamentos de filtragem de hidrocarbonetos cumpram integralmente os requisitos aplicáveis do presente anexo e estão em boas condições de funcionamento. Quando apenas se proceda a uma vistoria intermédia durante qualquer período de validade do certificado, essa vistoria efectuar-se-á no período compreendido entre 6 meses antes e 6 meses depois da data intermédia de validade do referido certificado. Estas vistorias intermédias serão registadas no certificado emitido em conformidade com a regra 5 do presente anexo.

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

3 — a) As vistorias a navios, para verificação da aplicação das disposições do presente anexo, serão efectuadas por funcionários da administração. A administração pode, contudo, delegar a execução das vistorias quer em inspectores nomeados para este fim quer em organismos por ela reconhecidos.

b) A administração estabelecerá disposições para a realização de inspecções não programadas durante o período de validade do certificado. Estas inspecções garantirão que o navio e o seu equipamento se mantêm, sob todos os aspectos, em condições satisfatórias para o serviço a que o navio se destina. Estas inspecções podem ser efectuadas pelos seus próprios serviços de inspecção, por inspectores nomeados ou por organismos reconhecidos, ou ainda por outras Partes, a pedido da ad-

ministração. Quando a administração, de acordo com as disposições do parágrafo 1 da presente regra, estabelecer a realização de vistorias anuais obrigatórias, não serão obrigatórias as inspecções não programadas acima referidas.

c) Qualquer administração que nomeie inspectores ou reconheça organismos para efectuar as vistorias e inspecções, como estabelecido nas alíneas a) e b) do presente parágrafo, conferirá, pelo menos, poderes ao inspector nomeado ou ao organismo reconhecido para:

- i) Exigir a execução de reparações num navio; e
- ii) Efectuar vistorias e inspecções, quando solicitadas pelas autoridades apropriadas de um Estado do porto.

A administração notificará a Organização das responsabilidades específicas atribuídas aos inspectores nomeados ou organismos reconhecidos e das condições em que lhes foi delegada a autoridade, a fim de ser comunicada às Partes no presente Protocolo, para informação dos seus funcionários.

d) Quando um inspector nomeado ou um organismo reconhecido verificar que o estado do navio ou do seu equipamento não corresponde substancialmente ao especificado no certificado ou é tal que o navio não está apto a largar para o mar sem que represente uma ameaça inaceitável para o meio marinho, esse inspector ou organismo assegurar-se-á imediatamente de que são tomadas acções correctivas e notificará, em devido tempo, a administração. Se essas acções correctivas não forem tomadas, o certificado será retirado e a administração será imediatamente notificada; e se o navio se encontrar num porto de outra Parte, as autoridades apropriadas do Estado do porto serão também imediatamente notificadas. Quando um funcionário da administração, um inspector nomeado ou um organismo reconhecido tiver notificado as autoridades apropriadas do Estado do porto, o governo desse Estado prestará a esse funcionário, inspector ou organismo a assistência necessária para se desempenhar das suas obrigações nos termos da presente regra. Quando aplicável, o governo do Estado do porto interessado tomará medidas convenientes de modo a garantir que o navio só possa largar para o mar ou sair do porto com o objectivo de se dirigir ao mais próximo e apropriado estaleiro de reparações que esteja disponível, quando não represente uma ameaça inaceitável para o meio marinho.

e) Em qualquer dos casos, a administração interessada garantirá em absoluto a integral execução e a eficiência da vistoria e da inspecção e tomará as disposições necessárias para satisfazer esta obrigação.

4 — a) O estado do navio e do seu equipamento será mantido de acordo com as disposições do presente Protocolo, de modo a garantir que o navio se mantenha, em todos os aspectos, apto a largar para o mar sem que represente uma ameaça inaceitável para o meio marinho.

b) Após a execução de qualquer das vistorias previstas no parágrafo 1 da presente regra não serão efectuadas quaisquer modificações na estrutura, equipamento, sistemas, instalações, disposi-

ções ou materiais inspecionados sem autorização da administração, com excepção da substituição directa de tal equipamento e instalações.

c) Sempre que ocorrer um acidente num navio ou for detectada uma deficiência que afecte substancialmente a integridade do navio ou a eficiência ou integridade do equipamento sujeitos às disposições do presente anexo, o capitão ou o armador do navio participará, na primeira oportunidade, o facto à administração, ao organismo reconhecido ou ao inspector nomeado, responsável pela emissão do respectivo certificado, a quem caberá proceder a investigações para determinar se é necessário efectuar uma vistoria, como requerido pelo parágrafo 1 da presente regra. Se o navio se encontrar num porto de outra Parte, o capitão ou o armador participará também imediatamente o facto às autoridades apropriadas do Estado do porto, e o inspector nomeado ou o organismo reconhecido certificar-se-á de que tal participação foi efectuada.

Regras 5, 6 e 7

No texto destas regras, eliminar todas as referências a «(1973)», relacionadas com o Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Hidrocarbonetos.

Regra 8

Validade do certificado

Substituir o texto da regra 8 pelo seguinte:

1 — Um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Hidrocarbonetos será emitido por um período de validade determinado pela administração, que não excederá 5 anos a contar da data da emissão, desde que, no caso de um navio petroleiro operando com tanques destinados a lastro limpo por um período limitado como especificado na regra 13, parágrafo 9, do presente anexo, o período de validade do certificado não exceda o período atrás indicado.

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

3 — Um certificado emitido para um navio deixará igualmente de ser válido quando o navio mudar de bandeira. Só será emitido um novo certificado quando o governo que o emitir estiver convencido de que o navio cumpre integralmente os requisitos da regra 4, parágrafo 4, alíneas a) e b), do presente anexo. No caso de mudança de bandeira entre Partes, o Governo da Parte cuja bandeira o navio arvorava, se para tal for solicitado até 3 meses depois da mudança, enviará à administração uma cópia do certificado que o navio possuía antes da mudança e, se possível, uma cópia do relatório da respectiva vistoria.

Regras 9 a 12

Sem alteração.

O texto da regra 13 é substituído pelas seguintes regras:

Regra 13

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

Tendo em consideração as disposições das regras 13C e 13D do presente anexo, os navios petroleiros cumprirão os requisitos desta regra.

Navios petroleiros novos de porte bruto igual ou superior a 20 000 t

1 — Todos os navios-tanques novos para transporte de petróleo bruto, de porte bruto igual ou superior a 20 000 t e todos os navios-tanques novos para transporte de produtos refinados de porte bruto igual ou superior a 30 000 t possuirão tanques de lastro segregado e cumprirão as disposições dos parágrafos 2, 3 e 4 ou do parágrafo 5 da presente regra, conforme aplicável.

2 — A capacidade dos tanques de lastro segregado será calculada de forma que o navio possa navegar em lastro com toda a segurança sem ter de recorrer à utilização dos tanques de carga para lastragem com água, salvo nas condições previstas no parágrafo 3 ou 4 da presente regra. Contudo, em qualquer caso, a capacidade mínima dos tanques de lastro segregado permitirá que em todas as condições de lastro que possam ocorrer em qualquer momento da viagem, incluindo a de deslocamento leve apenas com lastro segregado, possam ser satisfeitos todos os seguintes requisitos relativos a calados e caimento do navio:

a) A imersão a meio navio (dm) em metros (sem ter em consideração qualquer deformação do navio) não será inferior a:

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

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

c) Em qualquer caso, o calado na perpendicular a ré não será inferior ao calado necessário para assegurar a imersão completa do(s) hélice(s).

3 — Em caso algum será transportada água de lastro nos tanques de carga, excepto nas raras viagens em que as condições meteorológicas sejam de tal modo severas que se torne necessário, na opinião do capitão, transportar água de lastro adicional nos tanques de carga para garantir a segurança do navio. Esta água de lastro adicional será tratada e descarregada em cumprimento da regra 9 e em conformidade com os requisitos da regra 15 do presente anexo, e esta operação registada no

Livro de Registo de Hidrocarbonetos mencionado na regra 20 deste anexo.

4 — No caso de navios-tanques novos para transporte de petróleo bruto, o lastro adicional autorizado no parágrafo 3 da presente regra só será transportado em tanques de carga que tenham sido lavados com petróleo bruto, em conformidade com a regra 13B deste anexo, antes da largada de um porto ou terminal de descarga de hidrocarbonetos.

5 — Não obstante as disposições do parágrafo 2 da presente regra, as condições de lastro segregado para os navios petroleiros de comprimento inferior a 150 m terão de ser consideradas satisfatórias pela administração.

6 — Todos os navios-tanques para transporte de petróleo bruto, de porte bruto igual ou superior a 20 000 t, serão equipados com um sistema de limpeza dos tanques, usando a lavagem com petróleo bruto. A administração tomará as medidas necessárias para garantir que o sistema cumpra integralmente os requisitos da regra 13B do presente anexo, no prazo de 1 ano a partir da data em que o navio-tanque foi utilizado pela primeira vez no transporte de petróleo bruto ou no fim da terceira viagem em que foi transportado petróleo bruto adequado à lavagem com petróleo bruto se esta for posterior. A não ser que o navio petroleiro transporte petróleo bruto que não seja adequado para a lavagem com petróleo bruto, o navio operará aquele sistema em conformidade com os requisitos daquela regra.

Navios-tanques existentes para transporte de petróleo bruto, de porte bruto igual ou superior a 40 000 t

7 — Tendo em consideração as disposições dos parágrafos 8 e 9 da presente regra, todos os navios-tanques existentes para transporte de petróleo bruto, de porte bruto igual ou superior a 40 000 t, possuirão tanques de lastro segregado e cumprirão os requisitos dos parágrafos 2 e 3 desta regra, a partir da entrada em vigor do presente Protocolo.

8 — Os navios-tanques existentes para transporte de petróleo bruto, referidos no parágrafo 7 da presente regra, em vez de possuírem tanques de lastro segregado, podem operar utilizando um procedimento de limpeza dos tanques de carga usando a lavagem com petróleo bruto, em conformidade com a regra 13B deste anexo, excepto se o navio-tanque para transporte de petróleo bruto for destinado ao transporte de petróleo bruto que não seja adequado para a lavagem com petróleo bruto.

9 — Os navios petroleiros existentes para transporte de petróleo bruto referidos no parágrafo 7 ou 8 da presente regra, em vez de possuírem tanques de lastro segregado ou operarem utilizando um procedimento de limpeza dos tanques de carga, usando a lavagem com petróleo bruto, podem operar com tanques destinados a lastro limpo, em conformidade com as disposições da regra 13A deste anexo, durante o seguinte período:

- a) Até 2 anos depois da entrada em vigor do presente Protocolo, no caso de navios-tanques para transporte de petróleo bruto de porte bruto igual ou superior a 70 000 t; e

- b) Até 4 anos depois da entrada em vigor do presente Protocolo, no caso de navios-tanques para transporte de petróleo bruto de porte bruto igual ou superior a 40 000 t, mas inferior a 70 000 t.

Navios-tanques existentes para transporte de produtos refinados, de porte bruto igual ou superior a 40 000 t

10 — A partir da entrada em vigor do presente Protocolo, todos os navios-tanques existentes para transporte de produtos refinados, de porte bruto igual ou superior a 40 000 t, possuirão tanques de lastro segregado e cumprirão os requisitos dos parágrafos 2 e 3 da presente regra, ou alternativamente operarão com tanques destinados a lastro limpo, em conformidade com as disposições da regra 13A deste anexo.

Navios petroleiros qualificados como navios petroleiros de lastro segregado

11 — Qualquer navio petroleiro que não seja obrigado a possuir tanques de lastro segregado, em conformidade com o parágrafo 1, 7 ou 10 da presente regra, pode, contudo, ser qualificado como navio petroleiro de lastro segregado desde que cumpra os requisitos dos parágrafos 2 e 3 ou do parágrafo 5 deste regra, conforme aplicável.

Regra 13A

Requisitos para navios petroleiros com tanques destinados a lastro limpo

1 — Um navio petroleiro que opere com tanques destinados a lastro limpo, em conformidade com as disposições da regra 13, parágrafo 9 ou 10, do presente anexo, terá tanques com capacidade suficiente, destinados exclusivamente ao transporte de lastro limpo, como definido na regra 1, parágrafo 16 deste anexo, de modo a satisfazer os requisitos da regra 13, parágrafos 2 e 3, do presente anexo.

2 — As disposições e os procedimentos operacionais referentes aos tanques destinados a lastro limpo cumprirão os requisitos estabelecidos pela administração. Tais requisitos incluirão pelo menos todas as disposições das especificações para navios petroleiros com tanques destinados a lastro limpo, adoptadas pela Conferência Internacional sobre Segurança de Navios-Tanques e Prevenção da Poluição, 1978, na Resolução 14, com as eventuais revisões feitas pela Organização.

3 — Um navio petroleiro que opere com tanques destinados a lastro limpo será equipado com um aparelho de medida do teor em hidrocarbonetos de tipo aprovado pela administração, com base nas especificações recomendadas pela Organização (*),

(*) Faz-se referência à Recomendação sobre Especificações Internacionais de Eficiência e Ensaio dos Equipamentos Separadores Hidrocarbonetos/Água e dos Aparelhos de Medida do Teor em Hidrocarbonetos, adoptada pela Organização na Resolução A.393(X).

de modo a permitir o controle do teor em hidrocarbonetos na água de lastro que está a ser descarregada. O aparelho de medida do teor em hidrocarbonetos será instalado, o mais tardar, na primeira entrada programada em estaleiro, depois da entrada em vigor do presente protocolo. Até que esteja instalado o aparelho de medida do teor em hidrocarbonetos, será verificado, mediante exame da água de lastro realizado imediatamente antes da descarga de água dos tanques destinados a lastro limpo, que esta não foi contaminada por hidrocarbonetos.

4 — Todos os navios petroleiros que operem com tanques destinados a lastro limpo possuirão:

- a) Um Manual de Operação dos Tanques Destinados a Lastro Limpo, com a descrição detalhada do sistema e dos procedimentos operacionais. Este manual obedecerá às exigências da administração e incluirá todas as informações contidas nas especificações referidas no parágrafo 2 da presente regra. Se for efectuada uma modificação no sistema de tanques destinados a lastro limpo, o manual de operação será revisto em conformidade; e
- b) Um suplemento ao Livro de Registo de Hidrocarbonetos, referido na regra 20 do presente anexo, conforme indicado no suplemento 1 ao apêndice III a este anexo. Este suplemento acompanhará sempre o Livro de Registo de Hidrocarbonetos.

Regra 13B

Requisitos para a lavagem com petróleo bruto

1 — Todos os sistemas de lavagem com petróleo bruto cuja instalação seja obrigatória, em conformidade com a regra 13, parágrafos 6 e 8 do presente anexo, cumprirão os requisitos desta regra.

2 — A instalação de lavagem com petróleo bruto, o equipamento associado e a sua disposição cumprirão os requisitos estabelecidos pela administração. Tais requisitos incluirão, pelo menos, todas as disposições das especificações para o projecto, operação e controlo dos sistemas de lavagem com petróleo bruto, adoptadas pela Conferência Internacional sobre Segurança de Navios-Tanques e Prevenção da Poluição, 1978, na Resolução 15, com as eventuais revisões feitas pela Organização.

3 — Todos os tanques de carga e todos os tanques de resíduos serão equipados com um sistema de gás inerte, em conformidade com as regras apropriadas do capítulo II-2 da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, modificada e ampliada pelo Protocolo de 1978 Relativo à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974.

4 — No respeitante à lastragem dos tanques de carga, antes de cada viagem em lastro serão lavados com petróleo bruto um número suficiente de tanques de carga, para que, tendo em consideração a rota habitual do navio petroleiro e as condições meteorológicas previsíveis, apenas se embar-

que água para lastro nos tanques de carga que tenham sido lavados com petróleo bruto.

5 — Todos os navios petroleiros que operem com sistemas de lavagem de tanques com petróleo bruto possuirão:

- a) Um Manual de Operação e Equipamento com a descrição detalhada do sistema, do equipamento e dos procedimentos operacionais. Este manual obedecerá às exigências da administração e incluirá todas as informações contidas nas especificações referidas no parágrafo 2 da presente regra. Se for efectuada uma modificação no sistema de lavagem com petróleo bruto, o Manual de Operação e Equipamento será revisto em conformidade; e
- b) Um suplemento ao Livro de Registo de Hidrocarbonetos, referido na regra 20 do presente anexo, conforme indicado no suplemento 2 ao apêndice III a este anexo. Este suplemento acompanhará sempre o Livro de Registo de Hidrocarbonetos.

Regra 13C

Navios-tanques existentes utilizados em tráfegos específicos

1 — Tendo em consideração as disposições dos parágrafos 2 e 3 da presente regra, a regra 13, parágrafos 7 a 10, do presente anexo não se aplicará a um navio petroleiro existente utilizado exclusivamente em tráfegos específicos entre:

- a) Portos ou terminais de um Estado Parte no presente Protocolo; ou
- b) Portos ou terminais de Estados Partes no presente Protocolo, quando:
 - i) A totalidade da viagem se efectue dentro de uma área especial como definida na regra 10, parágrafo 1, do presente anexo; ou
 - ii) A totalidade da viagem se efectue dentro de outros limites definidos pela Organização.

2 — As disposições do parágrafo 1 da presente regra aplicar-se-ão apenas quando os portos ou terminais onde se efectue o carregamento no decurso dessas viagens possuírem instalações adequadas para a recepção e tratamento de todo o lastro e água de lavagem de tanques, provenientes de navios petroleiros que os utilizem, e quando forem satisfeitas todas as seguintes condições:

- a) Tendo em consideração as excepções previstas na regra 11 do presente anexo, todas as águas de lastro, incluindo água de lastro limpo, e os resíduos da lavagem de tanques são retidos a bordo e trasfegados para as instalações de recepção e o respectivo registo nas secções apropriadas do suplemento ao Livro de Registo de Hidrocarbonetos, referido no parágrafo 3 da presente regra, é visado pela autoridade competente do Estado do porto;

- b) Tenha havido acordo entre a administração e os governos dos Estados do porto referidos no parágrafo 1, alínea a) ou b), da presente regra, relativamente à utilização de um navio petroleiro existente para um tráfego específico;
- c) Em conformidade com as disposições pertinentes do presente anexo, as instalações de recepção dos portos ou terminais acima referidas sejam aprovadas, para os efeitos da presente regra, pelos governos dos Estados Partes no presente Protocolo, em cujo território estejam situados esses portos ou terminais; e
- d) Esteja mencionado no Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Hidrocarbonetos que o navio petroleiro se destina exclusivamente a esse tráfego específico.

3 — Todos os navios petroleiros utilizados num tráfego específico possuirão um suplemento ao Livro de Registo de Hidrocarbonetos, referido na regra 20 do presente anexo, conforme indicado no suplemento 3 ao apêndice III a este anexo. Este suplemento acompanhará sempre o Livro de Registo de Hidrocarbonetos.

Regra 13D

Navios petroleiros existentes com disposições especiais para lastro

1 — Quando um navio petroleiro existente tenha sido construído ou opere de modo a cumprir permanentemente os requisitos de calado e caimento da regra 13, parágrafo 2, do presente anexo, sem necessidade de recorrer à utilização de água de lastro, será considerado como cumprindo os requisitos relativos a tanques de lastro segregado, referidos na regra 13, parágrafo 7, deste anexo, desde que sejam satisfeitas todas as seguintes condições:

- a) Os procedimentos operacionais e as disposições para lastro sejam aprovados pela administração;
- b) Exista acordo entre a administração e os governos dos Estados do porto interessados que sejam Partes no presente Protocolo, sempre que os requisitos de calado e caimento sejam satisfeitos mediante um procedimento operacional; e
- c) Esteja mencionado no Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Hidrocarbonetos que o navio petroleiro opera com disposições especiais para lastro.

2 — Em caso algum será transportada água de lastro nos tanques de hidrocarbonetos, excepto nas raras viagens em que as condições meteorológicas sejam de tal modo severas que se torne necessário, na opinião do capitão, transportar água de lastro adicional nos tanques de carga para garantir a segurança do navio. Esta água de lastro adicional será tratada e descarregada em cumprimento da regra 9 e em conformidade com os requisitos da regra 15 do presente anexo, e esta operação registada no Livro de Registo de Hidrocarbonetos mencionado na regra 20 deste anexo.

3 — A administração que tenha visado um certificado de acordo com o parágrafo 1, alínea c), da presente regra comunicará à Organização os detalhes correspondentes, para informação às Partes no presente Protocolo.

Regra 13E

Localização protectiva dos espaços para lastro segregado

1 — Em todos os navios-tanques novos para transporte de petróleo bruto de porte bruto igual ou superior a 20 000 t e em todos os navios-tanques novos para transporte de produtos refinados de porte bruto igual ou superior a 30 000 t, os tanques de lastro segregado necessários para proporcionar a capacidade que permita cumprir os requisitos da regra 13 do presente anexo, que estejam localizados na zona do comprimento do navio em que se situam os tanques de carga, serão dispostos de acordo com os requisitos dos parágrafos 2, 3 e 4 desta regra, de modo a constituir uma medida de protecção contra o derrame de hidrocarbonetos no caso de encalhe ou de colisão.

2 — Os tanques de lastro segregado e os espaços que não sejam tanques de hidrocarbonetos situados na zona do comprimento do navio em que se situam os tanques de carga (L_c) serão dispostos de modo a cumprir o seguinte requisito:

$$\Sigma PA_c + \Sigma PA_s \geq J [L_c(B + 2D)]$$

onde:

PA_c = área, em metros quadrados, do costado correspondente a cada tanque de lastro segregado ou espaço que não seja um tanque de hidrocarbonetos, calculada com base nas dimensões de traçado;

PA_s = área, em metros quadrados, do fundo do navio, correspondente a cada um desses tanques ou espaços, calculada com base nas dimensões de traçado;

L_c = comprimento, em metros, entre os extremos a vante e a ré dos tanques de carga;

B = boca máxima do navio, em metros, como definida na regra 1, parágrafo 21, do presente anexo;

D = pontal de construção, em metros, medido verticalmente à borda, a meio navio, entre a face superior da quilha e a face superior do vau do convés de bordo livre. Nos navios com trincaniz curvo, o pontal de construção medir-se-á até ao ponto de intercepção do prolongamento das linhas de traçado do convés com a do costado, como se o trincaniz fosse de construção angular;

J = 0,45 para navios petroleiros de porte bruto igual a 20 000 t; 0,30 para navios petroleiros de porte bruto igual ou superior a 200 000 t, tendo em consideração as disposições do parágrafo 3 da presente regra.

Os valores de " J ", correspondentes a valores de porte bruto intermédio, calcular-se-ão por interpolação linear.

Sempre que os símbolos indicados neste parágrafo apareçam na presente regra têm o significado definido no presente parágrafo.

3 — Para os navios-tanques de porte bruto igual ou superior a 200 000 t, o valor de J pode ser reduzido como segue:

$$J \text{ reduzido} = \left[J - \left(a - \frac{O_c + O_s}{4 O_A} \right) \right]$$

ou 0,2 se este valor for superior, onde:

$a = 0,25$ para navios petroleiros de porte bruto igual a 200 000 t;

$a = 0,40$ para os navios petroleiros de porte bruto igual a 300 000 t;

$a = 0,50$ para navios petroleiros de porte bruto igual ou superior a 420 000 t.

Os valores de " a " correspondentes a valores de porte bruto intermédio calcular-se-ão por interpolação linear;

O_c = como definido na regra 23, parágrafo 1, alínea a), do presente anexo.

O_s = como definido na regra 23, parágrafo 1, alínea b), do presente anexo;

O_A = derrame admissível de hidrocarbonetos como exigido na regra 24, parágrafo 2, do presente anexo.

4 — No cálculo de " PA_c " e " PA_s ", para os tanques de lastro segregado e espaços que não sejam tanques de hidrocarbonetos, aplicar-se-á o seguinte:

a) A largura mínima de cada tanque ou espaços laterais cuja altura seja igual à altura do costado do navio, ou que se estenda desde o convés até à face superior do duplo fundo, não será inferior a 2 m. Esta largura será medida a partir do costado perpendicularmente ao plano longitudinal do navio. Quando estes tanques ou espaços laterais tenham uma largura menor, não serão tomados em consideração para o cálculo da área de protecção " PA_c "; e

b) A altura mínima de cada tanque ou espaço do duplo fundo será de $B/15$ ou 2 m, se este valor for inferior. Quando estes tanques ou espaços tenham uma altura menor, não serão tomados em consideração para o cálculo da área de protecção " PA_s ".

A largura e a altura mínimas dos tanques laterais e dos tanques de duplo fundo serão medidas não tendo em conta a área do encolamento e, no caso da largura mínima, sem ter em conta a área dos trincanizes curvos.

Regra 14

Sem alteração.

Regra 15

No texto existente desta regra, eliminar a referência a «(1973)» em relação ao Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Hidrocarbonetos.

Regras 16 e 17

Sem alteração.

Regra 18

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

Parágrafos 1 a 4 — *Sem alteração.*

São acrescentados ao texto existente os seguintes parágrafos:

5 — 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:

- Serão equipados com encanamentos para hidrocarbonetos projectados e instalados de modo que a retenção de hidrocarbonetos nos encanamentos seja minimizada; e
- 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 a vale das válvulas do colector do navio.

6 — Todos os navios-tanques existentes para o 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 5, alínea b), da presente regra.

Regra 19

Sem alteração.

Regra 20

No texto desta regra, eliminar a referência a «(1973)» em relação ao Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Hidrocarbonetos.

Regras 21 a 25

APÊNDICE I

Lista de hidrocarbonetos

Sem alteração.

APÊNDICE II

Modelo de certificado

O modelo de certificado é substituído pelo seguinte:

Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Hidrocarbonetos

Emitido de acordo com as disposições do Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, sob a autoridade do Governo de
(designação oficial completa do País)

por
(nome completo da pessoa competente ou do organismo autorizado, nos termos das disposições do Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973)

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

Tipo de navio:

- Navio-tanque para transporte de petróleo bruto (*)
- Navio-tanque para transporte de produtos refinados (*)
- Navio-tanque para transporte de petróleo bruto/produtos refinados (*)
- Outros navios que não sejam petroleiros com tanques de carga abrangidos pela regra 2, parágrafo 2 do anexo I ao Protocolo (*)
- Navio que não seja qualquer dos acima mencionados *

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

* Riscar como apropriado.

PARTE A Todos os navios

O navio está equipado com:

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

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

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

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

Pormenores dos requisitos, cuja dispensa é concedida nos termos da regra 2, parágrafos 2 e 4, alínea a), do anexo I ao Protocolo:

.....

Observações:

.....

Averbamento para navios existentes (*):

Certifica-se que este navio foi equipado de modo a cumprir os requisitos do Protocolo de 1978 Relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, aplicáveis a navios existentes (**).

Assinado ...

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local...

Data...

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

(*) Este averbamento só é necessário no primeiro certificado emitido para um navio.
(**) Os prazos, após a entrada em vigor do Protocolo, para a instalação de equipamento separador hidrocarbonetos/água, equipamento monitor da descarga de hidrocarbonetos, equipamento de filtragem de hidrocarbonetos e/ou disposições de tanques de resíduos, estão indicados nas regras 13A, parágrafo 3, 15, parágrafo 1, e 16, parágrafo 4, do anexo I ao Protocolo.

PARTE B Navios petroleiros (*)

Capacidade de transporte do navio (m³)	Porte bruto do navio (toneladas métricas)	Comprimento do navio (m)

Certifica-se que este navio foi construído e equipado e deve operar de acordo com o seguinte:

1 — Este navio:

- a) Está sujeito aos requisitos de construção da regra 24 do anexo I ao Protocolo e cumpre esses requisitos (**).
- b) Não está sujeito aos requisitos de construção da regra 24 do anexo I ao Protocolo (**).
- c) Não está sujeito aos requisitos de construção da regra 24 do anexo I ao Protocolo, mas cumpre esses requisitos (**).

2 — Este navio:

- a) Está sujeito aos requisitos de construção da regra 13E do anexo I ao Protocolo e cumpre esses requisitos (**).
- b) Não está sujeito aos requisitos de construção da regra 13E do anexo I ao Protocolo (**).

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

(**) Riscar como apropriado.

3 — Este navio:

- a) É obrigado a possuir tanques de lastro segregado, em conformidade com os requisitos da regra 13 do anexo I ao Protocolo, e cumpre esses requisitos (*).
- b) Não é obrigado a possuir tanques de lastro segregado, em conformidade com os requisitos da regra 13 do anexo I ao Protocolo (*).
- c) Não é obrigado a possuir tanques de lastro segregado, em conformidade com os requisitos da regra 13 do anexo I ao Protocolo, mas cumpre esses requisitos (*).
- d) Em conformidade com a regra 13C ou 13D do anexo I ao Protocolo e, conforme especificado na parte C deste certificado, está dispensado do cumprimento dos requisitos da regra 13 do anexo I ao Protocolo (*).
- e) Está equipado com um sistema de limpeza dos tanques de carga, utilizando a lavagem com petróleo bruto, em conformidade com as disposições da regra 13B do anexo I ao Protocolo, em vez de possuir tanques de lastro segregado (*).
- f) Possui tanques destinados a lastro limpo, em conformidade com as disposições da regra 13A do anexo I ao Protocolo, em vez de possuir tanques de lastro segregado ou de estar equipado com um sistema de limpeza de tanques de carga utilizando a lavagem com petróleo bruto (*).

4 — Este navio:

- a) É obrigado a estar equipado com um sistema de limpeza dos tanques de carga utilizando a lavagem com petróleo bruto, em conformidade com os requisitos da regra 13, parágrafo 6, do anexo I ao Protocolo e cumpre esses requisitos (*).
- b) Não é obrigado a estar equipado com um sistema de limpeza dos tanques de carga utilizando a lavagem com petróleo bruto, em conformidade com os requisitos da regra 13, parágrafo 6, do anexo I ao Protocolo (*).

(*) Riscar como apropriado.

Tanques de lastro segregado (*)

A distribuição dos tanques de lastro segregado é a seguinte:

Tanque	Volume (m ³)	Tanque	Volume (m ³)

Tanques destinados a lastro limpo (*)

Este navio opera utilizando tanques de lastro limpo até ... (data), em conformidade com os requisitos da regra 13A do anexo I ao Protocolo.

A designação dos tanques destinados a lastro limpo é a seguinte:

Tanque	Volume (m ³)	Tanque	Volume (m ³)

(*) Riscar se não for aplicável.

Manual (*)

Certifica-se que este navio possui:

- Um Manual de Operação dos Tanques Destinados a Lastro Limpo, atualizado em conformidade com a regra 13A do anexo I ao Protocolo (**).
- Um Manual de Operação e Equipamento do Sistema de Lavagem com Petróleo Bruto, atualizado em conformidade com a regra 13B do anexo I ao Protocolo (**).

Identificação do exemplar atualizado do manual...

Assinado...

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local...

Data...

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

Identificação do exemplar atualizado do manual...

Assinado...

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local...

Data...

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

(*) Riscar se não for aplicável.

(**) Riscar como apropriado.

PARTE C**Dispensas (*)**

Certifica-se que este navio:

- É destinado somente ao tráfego entre ... e ..., em conformidade com a regra 13C do anexo I ao Protocolo (**); ou
- Opera com uma disposição especial de lastro, em conformidade com a regra 13D do anexo I ao Protocolo (**);

estando por isso dispensado do cumprimento dos requisitos da regra 13 do anexo I ao Protocolo.

Assinado...

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local...

Data...

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

(*) Riscar se não for aplicável.

(**) Riscar como apropriado.

Certifica-se:

Que o navio foi vistoriado em conformidade com a regra 4 do anexo I ao Protocolo de 1978 relativo à Convenção Inter-

nacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, no que respeita à prevenção da poluição por hidrocarbonetos; e 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 ao Protocolo.

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

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

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

Assinado...

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

Vistoria intermédia

Certifica-se que na vistoria intermédia exigida pela regra 4, parágrafo 1, alínea c), do anexo I ao Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, se verificou que este navio e o estado em que se encontra cumprem as disposições pertinentes deste Protocolo.

Assinado...

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local...

Data...

A próxima vistoria intermédia deve realizar-se em...

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

Assinado...

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local...

Data...

A próxima vistoria intermédia deve realizar-se em...

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

Assinado...

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local...

Data...

A próxima vistoria intermédia deve realizar-se em...

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

Assinado...

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local...

Data...

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

APÊNDICE III**Modelo do Livro de Registo de Hidrocarbonetos**

São acrescentados ao modelo existente os seguintes modelos de suplementos ao Livro de Registo de Hidrocarbonetos:

Suplemento 1

Modelo de Suplemento ao Livro de Registo de Hidrocarbonetos para navios petroleiros que operem com tanques destinados a lastro limpo (*)

Nome do navio...

Número ou letras do distintivo do navio...

Capacidade total de transporte de carga ... m³

Capacidade total dos tanques destinados a lastro limpo ... m³

Os tanques seguintes são designados como tanques destinados a lastro limpo:

Tanque	Volume (m ³)	Tanque	Volume (m ³)

Nota. — Os períodos abrangidos pelo suplemento devem corresponder aos períodos abrangidos pelo Livro de Registo de Hidrocarbonetos.

(*) Este Suplemento deve acompanhar o Livro de Registo de Hidrocarbonetos para navios petroleiros que operem com tanques destinados a lastro limpo, em conformidade com a regra 13A do anexo I ao Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973. As restantes informações requeridas devem ser registadas no Livro de Registo de Hidrocarbonetos.

A) Lastragem dos tanques destinados a lastro limpo

101	Identificação do(s) tanque(s) lastrado(s)			
102	Data e posição do navio no momento em que foi embarcada água no(s) tanque(s) destinado(s) a lastro limpo, para limpeza por jacto de água ou para lastragem do navio no porto			
103	Data e 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			
104	Data e posição do navio no momento em que foi embarcada água de lastro adicional no(s) tanque(s) destinado(s) a lastro limpo			
105	Data, hora e posição do navio no momento em que foram fechadas: a) As válvulas do tanque de resíduos; b) As válvulas dos tanques de carga; c) Outras válvulas relacionadas com o sistema de lastro limpo			
106	Quantidade de lastro limpo embarcado			

O abaixo assinado certifica que, adicionalmente ao registo supra, todas as válvulas de fundo, ligações dos tanques de carga e dos encanamentos, bem como as ligações entre tanques ou interligações dos tanques, foram bem fechadas e trancadas no termo da lastragem dos tanques destinados a lastro limpo.

Data do registo...

O Oficial Encarregado...

O Capitão...

B) Descarga de lastro limpo

107	Identificação do(s) tanque(s)			
108	Data, hora e posição do navio no início da descarga de lastro limpo: a) Para o mar; ou b) Para uma instalação de recepção			
109	Data, hora e posição do navio no termo da descarga para o mar			
110	Quantidade descarregada: a) Para o mar; ou b) Para a instalação de recepção			
111	Foi verificado se antes da descarga a água de lastro estava poluída por hidrocarbonetos?			
112	Durante a descarga foi controlado o efluente por meio de um aparelho de medida do teor em hidrocarbonetos?			
113	Observou-se algum indicio de poluição por hidrocarbonetos da água de lastro, antes ou durante a descarga?			

114	Data e posição do navio no momento em que as bombas e encanamentos foram lavados com água, depois da operação de carga			
115	Data, hora e posição do navio no momento em que foram fechadas: a) As válvulas dos tanques de resíduos; b) As válvulas dos tanques de carga; c) Outras válvulas relacionadas com o sistema de lastro limpo			
116	Quantidade de água poluída trasfegada para o(s) tanque(s) de resíduos [identificar o(s) tanque(s) de resíduos]			

O abaixo assinado certifica que, adicionalmente ao registo supra, todas as válvulas de fundo, válvulas de descarga para o mar, ligações dos tanques de carga e encanamentos, bem como as ligações entre tanques ou interligações dos tanques, foram fechadas e trancadas no termo da descarga de lastro limpo e que a(s) bomba(s) e os encanamentos destinados às operações com lastro limpo foram devidamente limpos após a descarga de lastro limpo.

Data do registo...

O Oficial Responsável...

O Capitão...

Suplemento 2

Modelo do Suplemento ao Livro de Registo de Hidrocarbonetos dos navios-tanques para transporte de petróleo bruto que operam com o processo de limpeza dos tanques de carga utilizando a lavagem com petróleo bruto (*)

Nome do navio...

Número ou letras do distintivo do navio...

Capacidade total de carga ... m³

Viagem de ... para ...

[Porto(s)]... (data)... [Porto(s)]... (data)...

Notas — Os períodos abrangidos pelo suplemento devem corresponder aos períodos abrangidos pelo Livro de Registo de Hidrocarbonetos.

Os tanques de carga lavados com petróleo bruto devem ser os indicados no Manual de Operação e Equipamento, exigido pela regra 13B, parágrafo 5, alínea a), do Protocolo.

Deve ser utilizada uma coluna separada para cada tanque lavado com petróleo bruto ou enxaguado com água.

A) Lavagem com petróleo bruto

201	Data e porto onde foi efectuada a lavagem com petróleo bruto ou posição do navio, se aquela tiver sido efectuada entre dois portos de descarga			
202	Identificação do(s) tanque(s) lavado(s) (ver Nota 1)			
203	Número de máquinas utilizadas			
204	Início da lavagem: a) Data e hora; b) Capacidade residual do tanque			
205	Método de lavagem utilizado (ver Nota 2)			

(*) Este Suplemento deverá estar apenas ao Livro de Registo de Hidrocarbonetos dos navios-tanques para transporte de petróleo bruto que operem com o processo de limpeza dos tanques de carga utilizando a lavagem com petróleo bruto, em conformidade com a regra 13B do anexo I ao Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, e destina-se a substituir a secção e) do Livro de Registo de Hidrocarbonetos. Os pormenores das operações de lastragem e de deslastragem e outras informações requeridas devem ser registados no Livro de Registo de Hidrocarbonetos.

206	Pressão nos encanamentos de lavagem			
207	Termo ou interrupção da lavagem: a) Data e hora; b) Capacidade residual do tanque			
208	Observações			

Os tanques foram lavados de acordo com os programas indicados no Manual de Operação e Equipamento (ver Nota 3), tendo sido verificado no termo da operação que estavam secos.

Data do registo...

O Oficial Responsável...
O Capitão...

Nota 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.

Nota 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 nessa fase particular do programa.

Nota 3. — Se não forem seguidos os programas indicados no Manual de Operação e Equipamento, no espaço destinado a «Observações» serão registados os detalhes da operação efectuada.

B) Enxaguamento com água, ou limpeza com água, do fundo dos tanques

209	Data e posição do navio no momento em que se efectuou o enxaguamento com água ou a limpeza com água			
210	Identificação do(s) tanque(s) e data			
211	Volume de água utilizado			
212	Trasfega para: a) Instalações de recepção; b) Tanque(s) de resíduos [identificar o(s) tanque(s) de resíduos]			

Data do registo...

O Oficial Responsável...
O Capitão...

Suplemento 3

Modelo do Suplemento ao Livro de Registo de Hidrocarbonetos para os navios petroleiros utilizados em tráfegos específicos (*)

Nome do navio...

Número ou letras do distintivo do navio...

Capacidade total de carga ... m³

Capacidade total de água de lastro requerida para cumprimento da regra 13, parágrafos 2 e 3, do anexo I ao Protocolo ... m³

Viagens de ... [Porto(s)] para ... [Porto(s)] ...

Nota. — Os períodos abrangidos pelo Suplemento devem corresponder aos períodos abrangidos pelo Livro de Registo de Hidrocarbonetos.

(*) Este Suplemento deve estar apenas ao Livro de Registo de Hidrocarbonetos para navios petroleiros utilizados em tráfegos específicos, em conformidade com a regra 13C do anexo I ao Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, e destina-se a substituir as secções d), f), g) e i) do Livro de Registo de Hidrocarbonetos. As restantes informações requeridas devem ser registadas no Livro de Registo de Hidrocarbonetos.

A) Embarque de água de lastro

301	Identificação do(s) tanque(s) lastrado(s)			
302	Data e posição do navio no momento da lastragem			
303	Quantidade total de lastro embarcado (m ³)			
304	Método de cálculo da quantidade de lastro			
305	Observações			
306	Data e assinatura do oficial encarregado			
307	Data e assinatura do Capitão			

B) Redistribuição da água de lastro a bordo

308	Motivo da redistribuição			
309	Data e assinatura do oficial encarregado			
310	Data e assinatura do Capitão			

C) Descarga da água de lastro para instalação de recepção

311	Data(s) e porto(s) onde a água de lastro foi descarregada			
312	Nome ou designação da instalação de recepção			
313	Quantidade total da água de lastro descarregada (m ³)			
314	Método de cálculo da quantidade de lastro			
315	Data e assinatura do oficial encarregado			
316	Data e assinatura do Capitão			
317	Data, assinatura e carimbo do funcionário da autoridade portuária			

ANEXO II

Regras para o controle da poluição por substâncias líquidas nocivas transportadas a granel

Sem alteração.

ANEXO III

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

Sem alteração.

ANEXO IV

Regras para a prevenção da poluição por esgotos sanitários dos navios

Sem alteração.

ANEXO V

Regras para a prevenção da poluição por lixo dos navios

Sem alteração.

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

The Parties to the Convention,

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

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

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

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

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

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

General Obligations under the Convention

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

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

ARTICLE 2

Definitions

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

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

(2) «Harmful substance» means any substance which, if introduced into the sea, is liable to create haz-

ards to human health, to harm living resources and marine life, to damage amenities or to interfere with other legitimate uses of the sea, and includes any substance subject to control by the present Convention.

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

(b) «Discharge» does not include:

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 3

Application

(1) The present Convention shall apply to:

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

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

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

(3) The present Convention shall not apply to any warship, naval auxiliary or other ship owned or operated by a State and used, for the time being, only on government non-commercial service. However, each

Party shall ensure by the adoption of appropriate measures not impairing the operations or operational capabilities of such ships owned or operated by it, that such ships act in a manner consistent, so far as is reasonable and practicable, with the present Convention.

ARTICLE 4

Violation

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

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

- (a) cause proceedings to be taken in accordance with its law; or
- (b) furnish to the Administration of the ship such information and evidence as may be in its possession that a violation has occurred.

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

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

ARTICLE 5

Certificates and Special Rules on Inspection of Ships

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

(2) A ship required to hold a certificate in accordance with the provisions of the Regulations is subject, while in the ports or off-shore terminals under the jurisdiction of a Party, to inspection by officers duly authorized by that Party. Any such inspection shall be limited to verifying that there is on board a valid certificate, unless there are clear grounds for believing that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of that certificate. In that case, or if the ship does not carry a valid certificate, the Party carrying out the inspection shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea without presenting

an unreasonable threat of harm to the marine environment. That Party may, however, grant such a ship permission to leave the port or off-shore terminal for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available.

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

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

ARTICLE 6

Detection of Violations and Enforcement of the Convention

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

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

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

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

(5) A Party may also inspect a ship to which the present Convention applies when it enters the ports or off-shore terminals under its jurisdiction, if a request for an investigation is received from any Party together with sufficient evidence that the ship has discharged

harmful substances or effluents containing such substances in any place. The report of such investigation shall be sent to the Party requesting it and to the Administration so that the appropriate action may be taken under the present Convention.

ARTICLE 7

Undue Delay to Ships

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

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

ARTICLE 8

Reports on Incidents Involving Harmful Substances

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

(2) Each Party to the Convention shall:

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

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

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

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

ARTICLE 9

Other Treaties and Interpretation

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

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

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

ARTICLE 10

Settlement of Disputes

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

ARTICLE 11

Communication of Information

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

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

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

ARTICLE 12

Casualties to Ships

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

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

ARTICLE 13

Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession

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

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

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

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

ARTICLE 14

Optional Annexes

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

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

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

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

ARTICLE 15

Entry into Force

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

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

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

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

(5) For States which have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession after the date on which the Convention or an Optional Annex entered into force, the Convention or the Optional Annex shall become effective three months after the date of deposit of the instrument.

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

ARTICLE 16

Amendments

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

(2) Amendments after consideration by the Organization:

- (a) any amendment proposed by a Party to the Convention shall be submitted to the Organization and circulated by its Secretary-General to all Members of the Organization and all Parties at least six months prior to its consideration;
- (b) any amendment proposed and circulated as above shall be submitted to an appropriate body by the Organization for consideration;
- (c) Parties to the Convention, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the appropriate body;
- (d) amendments shall be adopted by a two-thirds majority of only the Parties to the Convention present and voting;
- (e) if adopted in accordance with subparagraph (d) above, amendments shall be communicated by the Secretary-General of the Organization to all the Parties to the Convention for acceptance;
- (f) an amendment shall be deemed to have been accepted in the following circumstances:

- (i) an amendment to an Article of the Convention shall be deemed to have

- been accepted on the date on which it is accepted by two-thirds of the Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet;
- (ii) an amendment to an Annex to the Convention shall be deemed to have been accepted in accordance with the procedure specified in sub-paragraph (f) (iii) unless the appropriate body, at the time of its adoption, determines that the amendment shall be deemed to have been accepted on the date on which it is accepted by two-thirds of the Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet. Nevertheless, at any time before the entry into force of an amendment to an Annex to the Convention, a Party may notify the Secretary-General of the Organization that its express approval will be necessary before the amendment enters into force for it. The latter shall bring such notification and the date of its receipt to the notice of Parties;
 - (iii) an amendment to an Appendix to an Annex to the Convention shall be deemed to have been accepted at the end of a period to be determined by the appropriate body at the time of its adoption, which period shall be not less than ten months, unless within that period an objection is communicated to the Organization by not less than one-third of the Parties or by the Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet whichever condition is fulfilled;
 - (iv) an amendment to Protocol I to the Convention shall be subject to the same procedures as for the amendments to the Annexes to the Convention, as provided for in sub-paragraphs (f) (ii) or (f) (iii) above;
 - (v) an amendment to Protocol II to the Convention shall be subject to the same procedures as for the amendments to an Article of the Convention, as provided for in sub-paragraph (f) (i) above;
- (g) the amendment shall enter into force under the following conditions:
- (i) in the case of an amendment to an Article of the Convention, to Protocol II, or to Protocol I or to an Annex to the Convention not under the procedure specified in sub-paragraph (f) (iii), the amendment accepted in conformity with the foregoing provisions shall enter into force six months after the date of its acceptance with respect to the Parties which have declared that they have accepted it;
 - (ii) in the case of an amendment to Protocol I, to an Appendix to an Annex or to an Annex to the Convention under the procedure specified in sub-paragraph (f) (iii), the amendment deemed to have been accepted in accordance with the foregoing conditions shall enter into force six months after its acceptance for all the Parties with the exception of those which, before that date, have made a declaration that they do not accept it or a declaration under sub-paragraph (f) (ii), that their express approval is necessary.
- (3) Amendment by a conference:
- (a) Upon the request of a Party, concurred in by at least one-third of the Parties, the Organization shall convene a Conference of Parties to the Convention to consider amendments to the present Convention.
 - (b) Every amendment adopted by such a Conference by a two-thirds majority of those present and voting of the Parties shall be communicated by the Secretary-General of the Organization to all Contracting Parties for their acceptance.
 - (c) Unless the Conference decides otherwise, the amendment shall be deemed to have been accepted and to have entered into force in accordance with the procedures specified for that purpose in paragraph (2) (f) and (g) above.
- (4) (a) In the case of an amendment to an Optional Annex, a reference in the present Article to a «Party to the Convention» shall be deemed to mean a reference to a Party bound by that Annex.
- (b) Any Party which has declined to accept an amendment to an Annex shall be treated as a non-Party only for the purpose of application of that Amendment.
- (5) The adoption and entry into force of a new Annex shall be subject to the same procedures as for the adoption and entry into force of an amendment to an Article of the Convention.
- (6) Unless expressly provided otherwise, any amendment to the present Convention made under this Article, which relates to the structure of a ship, shall apply only to ships for which the building contract is placed, or in the absence of a building contract, the keel of which is laid, on or after the date on which the amendment comes into force.
- (7) Any amendment to a Protocol or to an Annex shall relate to the substance of that Protocol or Annex and shall be consistent with the Articles of the present Convention.
- (8) The Secretary-General of the Organization shall inform all Parties of any amendments which enter into force under the present Article, together with the date on which each such amendment enters into force.
- (9) Any declaration of acceptance or of objection to an amendment under the present Article shall be notified in writing to the Secretary-General of the Or-

ganization. The latter shall bring such notification and the date of its receipt to the notice of the Parties to the Convention.

ARTICLE 17

Promotion of Technical Co-Operation

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

- (a) the training of scientific and technical personnel;
- (b) the supply of necessary equipment and facilities for reception and monitoring;
- (c) the facilitation of other measures and arrangements to prevent or mitigate pollution of the marine environment by ships; and
- (d) the encouragement of research;

preferably within the countries concerned, so furthering the aims and purposes of the present Convention.

ARTICLE 18

Denunciation

(1) The present Convention or any Optional Annex may be denounced by any Parties to the Convention at any time after the expiry of five years from the date on which the Convention or such Annex enters into force for that Party.

(2) Denunciation shall be effected by notification in writing to the Secretary-General of the Organization who shall inform all the other Parties of any such notification received and of the date of its receipt as well as the date on which such denunciation takes effect.

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

ARTICLE 19

Deposit and Registration

(1) The present Convention shall be deposited with the Secretary-General of the Organization who shall transmit certified true copies thereof to all States which have signed the present Convention or acceded to it.

(2) As soon as the present Convention enters into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General of the Organization to the Secretary-General of the United Nations for registration and publication, in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

ARTICLE 20

Languages

The present Convention is established in a single copy in the English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic. Official

translations in the Arabic, German, Italian and Japanese languages shall be prepared and deposited with the signed original.

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

Done at London this second day of November, one thousand nine hundred and seventy-three.

* Signatures omitted.

PROTOCOL I

Provisions Concerning Reports on Incidents Involving Harmful Substances

(in accordance with Article 8 of the Convention)

ARTICLE I

Duty to Report

(1) The master of a ship involved in an incident referred to in Article III of this Protocol, or other person having charge of the ship, shall report the particulars of such incident without delay and to the fullest extent possible in accordance with the provisions of this Protocol.

(2) In the event of the ship referred to in paragraph (1) of the present Article being abandoned, or in the event of a report from such ship being incomplete or unobtainable, the owner, charterer, manager or operator of the ship, or their agents shall, to the fullest extent possible assume the obligations placed upon the Master under the provisions of this Protocol.

ARTICLE II

Methods of Reporting

(1) Each report shall be made by radio whenever possible, but in any case by the fastest channels available at the time the report is made. Reports made by radio shall be given the highest possible priority.

(2) Reports shall be directed to the appropriate officer or agency specified in paragraph (2) (a) of Article 8 of the Convention.

ARTICLE III

When to make Reports

The report shall be made whenever an incident involves:

- (a) a discharge other than as permitted under the present Convention; or
- (b) a discharge permitted under the present Convention by virtue of the fact that:
 - (i) it is for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or
 - (ii) it results from damage to the ship or its equipment; or

- (c) a discharge of a harmful substance for the purpose of combating a specific pollution incident or for purposes of legitimate scientific research into pollution abatement or control; or

- (d) the probability of a discharge referred to in sub-paragraphs (a), (b) or (c) of this Article.

ARTICLE IV

Contents of Report

- (1) Each report shall contain in general:
 - (a) the identity of the ship;
 - (b) the time and date of the occurrence of the incident;
 - (c) the geographic position of the ship when the incident occurred;
 - (d) the wind and sea conditions prevailing at the time of the incident; and
 - (e) relevant details respecting the condition of the ship.
- (2) Each report shall contain, in particular:
 - (a) a clear indication or description of the harmful substances involved, including, if possible, the correct technical names of such substances (trade names should not be used in place of the correct technical names);
 - (b) a statement of estimate of the quantities, concentrations and likely conditions of harmful substances discharged or likely to be discharged into the sea;
 - (c) where relevant, a description of the packaging and identifying marks; and
 - (d) if possible, the name of the consignor, consignee or manufacturer.
- (3) Each report shall clearly indicate whether the harmful substance discharged, or likely to be discharged is oil, a noxious liquid substance, a noxious solid substance or a noxious gaseous substance and whether such substance was or is carried in bulk or contained in packaged form, freight containers, portable tanks, or road and rail tank wagons.
- (4) Each report shall be supplemented as necessary by any other relevant information requested by a recipient of the report or which the person sending the report deems appropriate.

ARTICLE V

Supplementary Report

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

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

PROTOCOL II

Arbitration

(in accordance with Article 10 of the Convention)

ARTICLE I

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

ARTICLE II

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

(2) The requesting Party shall inform the Secretary-General of the Organization of the fact that it has applied for the establishment of a Tribunal, of the names of the Parties to the dispute, and of the Articles of the Convention or Regulations over which there is in its opinion disagreement concerning their interpretation or application. The Secretary-General shall transmit this information to all Parties.

ARTICLE III

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

ARTICLE IV

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

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

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

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

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

ARTICLE V

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

ARTICLE VI

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

ARTICLE VII

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

ARTICLE VIII

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

ARTICLE IX

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

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

- (a) provide the Tribunal with the necessary documents and information;
- (b) enable the Tribunal to enter their territory, to hear witnesses or experts, and to visit the scene.

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

ARTICLE X

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

(2) Any controversy which may arise between the Parties as regards interpretation or execution of the award may be submitted by either Party for judgment

to the Tribunal which made the award, or, if it is not available to another Tribunal constituted for this purpose, in the same manner as the original Tribunal.

ANNEX I

Regulations for the Prevention of Pollution by Oil

CHAPTER I

General

Regulation 1

Definitions

For the purposes of this Annex:

(1) «Oil» means petroleum in any form including crude oil, fuel oil, sludge, oil refuse and refined products (other than petrochemicals which are subject to the provisions of Annex II of the present Convention) and, without limiting the generality of the foregoing, includes the substances listed in Appendix 1 to this Annex.

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

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

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

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

(6) «New ship» means a ship:

- (a) for which the building contract is placed after 31 December 1975; or
- (b) in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction after 30 June 1976; or
- (c) the delivery of which is after 31 December 1979; or
- (d) which has undergone a major conversion:
 - (i) for which the contract is placed after 31 December 1975; or
 - (ii) in the absence of a contract, the construction work of which is begun after 30 June 1976; or
 - (iii) which is completed after 31 December 1979.

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

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

- (a) which substantially alters the dimensions or carrying capacity of the ship; or
- (b) which changes the type of the ship; or
- (c) the intent of which in the opinion of the Administration is substantially to prolong its life; or
- (d) which otherwise so alters the ship that if it were a new ship, it would become subject to relevant provisions of the present Convention not applicable to it as an existing ship.

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

latitude 11°00' South, longitude 142°08' East to a point in latitude 10°35' South,
 Longitude 141°55' East—thence to a point latitude 10°00' South,
 longitude 142°00' East, thence to a point latitude 9°10' South,
 longitude 143°52' East, thence to a point latitude 9°00' South,
 longitude 144°30' East, thence to a point latitude 13°00' South,
 longitude 144°00' East, thence to a point latitude 15°00' South,
 longitude 146°00' East, thence to a point latitude 18°00' South,
 longitude 147°00' East, thence to a point latitude 21°00' South,
 longitude 153°00' East, thence to a point on the coast of Australia in latitude 24°42' South, longitude 153°15' East.

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

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

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

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

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

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

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

(17) «Segregated ballast» means the ballast water introduced into a tank which is completely separated from the cargo oil and oil fuel system and which is per-

manently allocated to the carriage of ballast or to the carriage of ballast or cargoes other than oil or noxious substances as variously defined in the Annexes of the present Convention.

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

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

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

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

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

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

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

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

Regulation 2

Application

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

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

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

(4) (a) Any hydrofoil, air-cushion vehicle and other new type of vessel (near-surface craft, submarine craft, etc.) whose constructional features are such as to render the application of any of the provisions of Chapters II and III of this Annex relating to construction and equipment unreasonable or impracticable may be exempted by the Administration from such

provisions, provided that the construction and equipment of that ship provides equivalent protection against pollution by oil, having regard to the service for which it is intended.

- (b) Particulars of any such exemption granted by the Administration shall be indicated in the Certificate referred to in Regulation 5 of this Annex.
- (c) The Administration which allows any such exemption shall, as soon as possible, but not more than ninety days thereafter, communicate to the Organization particulars of same and the reasons therefor, which the Organization shall circulate to the Parties to the Convention for their information and appropriate action, if any.

Regulation 3

Equivalents

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

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

Regulation 4

Surveys

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

- (a) An initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under Regulation 5 of this Annex is issued for the first time, which shall include a complete survey of its structure, equipment, fittings, arrangements and material in so far as the ship is covered by this Annex. This survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex.
- (b) Periodical surveys at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, which shall be such as to ensure that the structure, equipment, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex. However where the duration of the International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) is extended as specified in Regulation 8 (3) or (4) of this An-

nex, the interval of the periodical survey may be extended correspondingly.

- (c) Intermediate surveys at intervals specified by the Administration but not exceeding thirty months, which shall be such as to ensure that the equipment and associated pump and piping systems, including oil discharge monitoring and control systems, oily-water separating equipment and oil filtering systems, fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. Such intermediate surveys shall be endorsed on the International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) issued under Regulation 5 of this Annex.

(2) The Administration shall establish appropriate measures for ships which are not subject to the provisions of paragraph (1) of this Regulation in order to ensure that the applicable provisions of this Annex are complied with.

(3) Surveys of the ship as regards enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it. In every case the Administration concerned fully guarantees the completeness and efficiency of the surveys.

(4) After any survey of the ship under this Regulation has been completed, no significant change shall be made in the structure, equipment, fittings, arrangements or material covered by the survey without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings.

Regulation 5

Issue of Certificate

(1) An International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) shall be issued, after survey in accordance with the provisions of Regulation 4 of this Annex, to any oil tanker of 150 tons gross tonnage and above and any other ships of 400 tons gross tonnage and above which are engaged in voyages to ports or off-shore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention. In the case of existing ships this requirement shall apply twelve months after the date of entry into force of the present Convention.

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

Regulation 6

Issue of a Certificate by another Government

(1) The Government of a Party to the Convention may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of this Annex are complied with, shall issue or authorize the issue of an International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) to the ship in accordance with this Annex.

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

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

(4) No International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) shall be issued to a ship which is entitled to fly the flag of a State which is not a Party.

Regulation 7

Form of Certificate

The International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) shall be drawn up in an official language of the issuing country in the form corresponding to the model given in Appendix II to this Annex. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.

Regulation 8

Duration of Certificate

(1) An International Oil Pollution Prevention Certificate (1973) shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years from the date of issue, except as provided in paragraphs (2), (3) and (4) of this Regulation.

(2) If a ship at the time when the Certificate expires is not in a port or off-shore terminal under the jurisdiction of the Party to the Convention whose flag the ship is entitled to fly, the Certificate may be extended by the Administration, but such extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the State whose flag the ship is entitled to fly or in which it is to be surveyed and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so.

(3) No Certificate shall be thus extended for a period longer than five months and a ship to which such extension is granted shall not on its arrival in the State whose flag it is entitled to fly or the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port or State without having obtained a new Certificate.

(4) A Certificate which has not been extended under the provisions of paragraph (2) of this Regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it.

(5) A Certificate shall cease to be valid if significant alterations have taken place in the construction, equipment, fittings, arrangements or material required without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings, or if intermediate surveys as specified by the Administration under Regulation 4 (1) (c) of this Annex are not carried out.

(6) A Certificate issued to a ship shall cease to be valid upon transfer of such a ship to the flag of another State, except as provided in paragraph (7) of this Regulation.

(7) Upon transfer of a ship to the flag of another Party, the Certificate shall remain in force for a period not exceeding five months provided that it would not

have expired before the end of that period, or until the Administration issues a replacement Certificate, whichever is earlier. As soon as possible after the transfer has taken place the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall transmit to the Administration a copy of the Certificate carried by the ship before the transfer and, if available, a copy of the relevant survey report.

CHAPTER II

Requirements for Control of Operational Pollution

Regulation 9

Control of Discharge of Oil

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

(a) for an oil tanker, except as provided for in sub-paragraph (b) of this paragraph:

- (i) the tanker is not within a special area;
- (ii) the tanker is more than 50 nautical miles from the nearest land;
- (iii) the tanker is proceeding en route;
- (iv) the instantaneous rate of discharge of oil content does not exceed 60 litres per nautical mile;
- (v) the total quantity of oil discharged into the sea does not exceed for existing tankers 1/15,000 of the total quantity of the particular cargo of which the residue formed a part, and for new tankers 1/30,000 of the total quantity of the particular cargo of which the residue formed a part; and
- (vi) the tanker has in operation, except as provided for in Regulation 15 (5) and (6) of this Annex, an oil discharge monitoring and control system and a slop tank arrangement as required by Regulation 15 of this Annex;

(b) from a ship of 400 tons gross tonnage and above other than an oil tanker and from machinery space bilges excluding cargo pump room bilges of an oil tanker unless mixed with oil cargo residue:

- (i) the ship is not within a special area;
- (ii) the ship is more than 12 nautical miles from the nearest land;
- (iii) the ship is proceeding en route;
- (iv) the oil content of the effluent is less than 100 parts per million; and
- (v) the ship has in operation an oil discharge monitoring and control system, oily-water separating equipment, oil filtering system or other installation as required by Regulation 16 of this Annex.

(2) In the case of a ship of less than 400 tons gross tonnage other than an oil tanker whilst outside the special area, the Administration shall ensure that it is

equipped as far as practicable and reasonable with installations to ensure the storage of oil residues on board and their discharge to reception facilities or into the sea in compliance with the requirements of paragraph (1) (b) of this Regulation.

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

(4) The provisions of paragraph (1) of this Regulation shall not apply to the discharge of clean or segregated ballast. The provisions of sub-paragraph (1) (b) of this Regulation shall not apply to the discharge of oily mixture which without dilution has an oil content not exceeding 15 parts per million.

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

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

Regulation 10

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

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

- (a) The Mediterranean Sea area means the Mediterranean Sea proper including the gulfs and seas therein with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the 41° N parallel and bounded to the west by the Straits of Gibraltar at the meridian of 5°36'W.
- (b) The Baltic Sea area means the Baltic Sea proper with the Gulf of Bothnia, the Gulf of Finland and the entrance to the Baltic Sea bounded by the parallel of the Skaw in the Skagerrak at 57°44.8'N.
- (c) The Black Sea area means the Black Sea proper with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the parallel 41° N.
- (d) The Red Sea area means the Red Sea proper including the Gulfs of Suez and Aqaba bounded at the south by the rhumb line between Ras si Ane (12°8.5'N, 43°19.6'E) and Husn Murad (12°40.4'N, 43°30.2'E).
- (e) The Gulfs area means the sea area located north west of the rhumb line between Ras al Hadd (22°30'N, 59°48'E) and Ras al Fasteh (25°04'N, 61°25'E).

(2) (a) Subject to the provisions of Regulation 11 of this Annex, 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) Such ships while in a special area shall retain on board all oil drainage and sludge, dirty ballast and tank washing waters and discharge them only to reception facilities.

(3) (a) Subject to the provisions of Regulation 11 of this Annex, 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.

(b) 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.

(c) The oil residues which cannot be discharged into the sea in compliance with sub-paragraph (a) of this paragraph shall be retained on board or discharged to reception facilities.

(4) The provisions of this Regulation shall not apply to the discharge of clean or segregated ballast.

(5) Nothing in this Regulation shall prohibit a ship on a voyage only part of which is in a special area from discharging outside the special area in accordance with Regulation 9 of this Annex.

(6) Whenever visible traces of oil are observed on or below the surface of the water in the immediate vicinity of a ship or its wake, the Governments of Parties to the Convention should, to the extent they are reasonably able to do so, promptly investigate the facts bearing on the issue of whether there has been a violation of the provisions of this Regulation or Regulation 9 of this Annex. The investigation should include, in particular, the wind and sea conditions, the track and speed of the ship, other possible sources of the visible traces in the vicinity, and any relevant oil discharge records.

(7) Reception facilities within special areas:

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

- (i) The Government of each Party to the Convention, the coastline of which borders on any given special area undertakes to ensure that not later than 1 January 1977 all oil loading terminals

and repair ports within the special area are provided with facilities adequate for the reception and treatment of all the dirty ballast and tank washing water from oil tankers. In addition all ports within the special area shall be provided with adequate reception facilities for other residues and oily mixtures from all ships. Such facilities shall have adequate capacity to meet the needs of the ships using them without causing undue delay.

- (ii) The Government of each Party having under its jurisdiction entrances to sea-water courses with low depth contour which might require a reduction of draught by the discharge of ballast undertakes to ensure the provision of the facilities referred to in subparagraph (a) (i) of this paragraph but with the proviso that ships required to discharge slops or dirty ballast could be subject to some delay.
- (iii) During the period between the entry into force of the present Convention (if earlier than 1 January 1977) and 1 January 1977 ships while navigating in the special areas shall comply with the requirements of Regulation 9 of this Annex. However, the Governments of Parties the coastlines of which border any of the special areas under this subparagraph may establish a date earlier than 1 January 1977, but after the date of entry into force of the present Convention, from which the requirements of this Regulation in respect of the special areas in question shall take effect:
 - (1) if all the reception facilities required have been provided by the date so established; and
 - (2) provided that the Parties concerned notify the Organization of the date so established at least six months in advance, for circulation to other Parties.

- (iv) After 1 January 1977, or the date established in accordance with subparagraph (a) (iii) of this paragraph if earlier, each Party shall notify the Organization for transmission to the Contracting Governments concerned of all cases where the facilities are alleged to be inadequate.

(b) Red Sea area and Gulfs area:

- (i) The Government of each Party the coastline of which borders on the special areas undertakes to ensure that as soon as possible all oil loading terminals and repair ports within these special areas are provided with facilities adequate for the reception and treatment of all the dirty ballast and tank washing water from tankers. In addition all ports

within the special area shall be provided with adequate reception facilities for other residues and oily mixtures from all ships. Such facilities shall have adequate capacity to meet the needs of the ships

- (ii) The Government of each Party having under its jurisdiction entrances to sea-water courses with low depth contour which might require a reduction of draught by the discharge of ballast shall undertake to ensure the provision of the facilities referred to in subparagraph (b) (i) of this paragraph but with the proviso that ships required to discharge slops or dirty ballast could be subject to some delay.
- (iii) Each Party concerned shall notify the Organization of the measures taken pursuant to provisions of subparagraph (b) (i) and (ii) of this paragraph. Upon receipt of sufficient notifications the Organization shall establish a date from which the requirements of this Regulation in respect of the area in question shall take effect. The Organization shall notify all Parties of the date so established no less than twelve months in advance of that date.
- (iv) During the period between the entry into force of the present Convention and the date so established, ships while navigating in the special area shall comply with the requirements of Regulation 9 of this Annex.
- (v) After such date oil tankers loading in ports in these special areas where such facilities are not yet available shall also fully comply with the requirements of this Regulation. However, oil tankers entering these special areas for the purpose of loading shall make every effort to enter the area with only clean ballast on board.
- (vi) After the date on which the requirements for the special area in question take effect, each Party shall notify the Organization for transmission to the Parties concerned of all cases where the facilities are alleged to be inadequate.
- (vii) At least the reception facilities as prescribed in Regulation 12 of this Annex shall be provided by 1 January 1977 or one year after the date of entry into force of the present Convention, whichever occurs later.

Regulation 11

Exceptions

Regulations 9 and 10 of this Annex shall not apply to:

- (a) the discharge into the sea of oil or oily mixture necessary for the purpose of securing safety of a ship or saving life at sea; or

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

Regulation 12

Reception Facilities

(1) Subject to the provisions of Regulation 10 of this Annex, the Government of each Party undertakes to ensure the provision at oil loading terminals, repair ports, and in other ports in which ships have oily residues to discharge, of facilities for the reception of such residues and oily mixtures as remain from oil tankers and other ships adequate to meet the needs of the ships using them without causing undue delay to ships.

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

- (a) all ports and terminals in which crude oil is loaded into oil tankers where such tankers have immediately prior to arrival completed a ballast voyage of not more than 72 hours or not more than 1,200 nautical miles;
- (b) all ports and terminals in which oil other than crude oil in bulk is loaded at an average quantity of more than 1,000 metric tons per day;
- (c) all ports having ship repair yards or tank cleaning facilities;
- (d) all ports and terminals which handle ships provided with the sludge tank(s) required by Regulation 17 of this Annex;
- (e) all ports in respect of oily bilge waters and other residues, which cannot be discharged in accordance with Regulation 9 of this Annex; and
- (f) all loading ports for bulk cargoes in respect of oil residues from combination carriers which cannot be discharged in accordance with Regulation 9 of this Annex.

(3) The capacity for the reception facilities shall be as follows:

- (a) Crude oil loading terminals shall have sufficient reception facilities to receive oil and oily mixtures which cannot be discharged in accordance with the provisions of Regulation 9 (1) (a) of this Annex from all oil tankers on voyages as described in paragraph (2) (a) of this Regulation.

- (b) Loading ports and terminals referred to in paragraph (2) (b) of this Regulation shall have sufficient reception facilities to receive oil and oil mixtures which cannot be discharged in accordance with the provisions of Regulation 9 (1) (a) of this Annex from oil tankers which load oil other than crude oil in bulk.
- (c) All ports having ship repair yards or tank cleaning facilities shall have sufficient reception facilities to receive all residues and oily mixtures which remain on board for disposal from ships prior to entering such yards or facilities.
- (d) All facilities provided in ports and terminals under paragraph (2) (d) of this Regulation shall be sufficient to receive all residues retained according to Regulation 17 of this Annex from all ships that may reasonably be expected to call at such ports and terminals.
- (e) All facilities provided in ports and terminals under this Regulation shall be sufficient to receive oily bilge waters and other residues which cannot be discharged in accordance with Regulation 9 of this Annex.
- (f) The facilities provided in loading ports for bulk cargoes shall take into account the special problems of combination carriers as appropriate.

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

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

Regulation 13

Segregated Ballast Oil Tankers

(1) Every new oil tanker of 70,000 tons deadweight and above shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with the requirements of this Regulation.

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

- (a) the moulded draught amidships (dm) in metres (without taking into account any ship's deformation) shall not be less than:

$$dm = 2.0 + 0.02 L;$$

- (b) the draughts at the forward and after perpendiculars shall correspond to those determined by the draught amidships (dm), as specified in sub-paragraph (a) of this paragraph, in association with the trim by the stern of not greater than $0.015 L$; and

- (c) in any case the draught at the after perpendicular shall not be less than that which is necessary to obtain full immersion of the propeller(s).

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

(4) Any oil tanker which is not required to be provided with segregated ballast tanks in accordance with paragraph (1) of this Regulation may, however, be qualified as a segregated ballast tanker, provided that in the case of an oil tanker of 150 metres in length and above it fully complies with the requirements of paragraphs (2) and (3) of this Regulation and in the case of an oil tanker of less than 150 metres in length the segregated ballast conditions shall be to the satisfaction of the Administration.

Regulation 14

Segregation of Oil and Water Ballast

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

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

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

Regulation 15

Retention of Oil on Board

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

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

(b) In this system arrangements shall be provided to transfer the oily waste into a slop tank

or combination of slop tanks in such a way any effluent discharged into the sea will be such as to comply with the provisions of Regulation 9 of this Annex.

(c) The arrangements of the slop tank or combination of slop tanks shall have a capacity necessary to retain the slops generated by tank washing, oil residues and dirty ballast residues but the total shall be not less than 3 per cent of the oil carrying capacity of the ship, except that, where segregated ballast tanks are provided in accordance with Regulation 13 of this Annex, or where arrangements such as eductors involving the use of water additional to the washing water are not fitted, the Administration may accept 2 per cent. New oil tankers over 70,000 tons deadweight shall be provided with at least two slop tanks.

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

(3) (a) An oil discharge monitoring and control system approved by the Administration shall be fitted. In considering the design of the oil content meter to be incorporated in the system, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization*. The system shall be fitted with a recording device to provide a continuous record of the discharge in litres per nautical mile and total quantity discharged, or the oil content and rate of discharge. This record shall be identifiable as to time and date and shall be kept for at least three years. The oil discharge monitor and control system shall come into operation when there is any discharge of effluent into the sea and shall be such as will ensure that any discharge of oily mixture is automatically stopped when the instantaneous rate of discharge of oil exceeds that permitted by Regulation 9 (1) (a) of this Annex. Any failure of this monitoring and control system shall stop the discharge and be noted in the Oil Record Book. A manually operated alternative method shall be provided and may be used in the event of such failure, but the defective unit shall be made operable before the oil tanker commences its next ballast voyage unless it is proceeding to a repair port. Existing oil tankers shall comply with all of the provisions specified above except that the stopping of the discharge may be performed manually and the rate of discharge may be estimated from the pump characteristic.

(b) Effective oil/water interface detectors approved by the Administration shall be provided for a rapid and accurate determination of

* Reference is made to the Recommendation on International Performance Specifications for Oily-Water Separating Equipment and Oil Content Meters adopted by the Organization by Resolution A.233 (VII).

the oil/water interface in slop tanks and shall be available for use in other tanks where the separation of oil and water is effected and from which it is intended to discharge effluent direct to the sea.

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

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

(5) 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 not required to hold and does not hold an International Oil Pollution Prevention Certificate (1973). 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.

(6) Where in the view of the Organization equipment required by Regulation 9 (1) (a) (vi) of this Annex and specified in sub-paragraph (3) (a) of this Regulation is not obtainable for the monitoring of discharge of light refined products (white oils), the Administration may waive compliance with such requirement, provided that discharge shall be permitted only in compliance with procedures established by the Organization which shall satisfy the conditions of Regulation (9) (1) (a) of this Annex except the obligation to have an oil discharge monitoring and control system in operation. The Organization shall review the availability of equipment at intervals not exceeding twelve months.

(7) The requirements of paragraphs (1), (2) and (3) of this Regulation shall not apply to oil tankers carrying, asphalt, for which the control of discharge of asphalt under Regulation 9 of this Annex shall be effected by the retention of asphalt residues on board with discharge of all contaminated washings to reception facilities.

Regulation 16

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

(1) Any ship of 400 tons gross tonnage and above shall be fitted with an oily-water separating equipment or filtering system complying with the provisions of 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.

(2) Any ship of 10,000 tons gross tonnage and above shall be fitted:

- (a) in addition to the requirements of paragraph (1) of this Regulation with an oil discharge monitoring and control system complying with paragraph (5) of this Regulation; or
- (b) as an alternative to the requirements of paragraph (1) and sub-paragraph (2) (a) of this Regulation, with an oily-water separating equipment complying with paragraph (6) of this Regulation and an effective filtering system, complying with paragraph (7) of this Regulation.

(3) 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 monitoring and control system shall come into operation when there is any discharge of effluent into the sea and shall be such as will ensure that any discharge of oily mixture is automatically stopped when the oil content of effluent exceeds that permitted by Regulation (9) (1) (b) of this Annex. Any failure of this monitoring and control 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 or an oil filtering system 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 separator or filtering systems shall have an

* Reference is made to *Clean Seas Guide for Oil Tankers*, published by the International Chamber of Shipping and the Oil Companies International Marine Forum.

* Reference is made to the Recommendation on International Performance Specifications for Oily-Water Separating Equipment and Oil Content Meters adopted by the Organization by Resolution A. 233 (VII).

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) The oil filtering system referred to in paragraph (2) (b) of this Regulation shall be of a design approved by the Administration and shall be such that it will accept the discharge from the separating system and produce an effluent the oil content of which does not exceed 15 parts per million. It shall be provided with alarm arrangements to indicate when this level cannot be maintained.

Regulation 17

Tanks for Oil Residues (Sludge)

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

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

Regulation 18

Pumping, Piping and Discharge Arrangements of Oil Tankers

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

(2) In every oil tanker, pipelines for the discharge to the sea of effluent which may be permitted under Regulation 9 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 subparagraphs (4) (a) and (b) of this Regulation may be accepted.

(3) In new oil tankers means shall be provided for stopping the discharge of effluent into the sea from a position on upper deck or above located so that the manifold in use referred to in paragraph (1) of this Regulation and the effluent 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 telephone or radio system is provided between the observation position and the discharge control position.

(4) All discharges shall take place above the waterline except as follows:

- (a) Segregated ballast and clean ballast may be discharged below the waterline in ports or at off-shore terminals.

- (b) Existing ships which, without modification, are not capable of discharging segregated ballast above the waterline may discharge segregated ballast below the waterline provided that an examination of the tank immediately before the discharge has established that no contamination with oil has taken place.

Regulation 19

Standard Discharge Connection

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

Standard Dimensions of Flanges for Discharge Connections

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

Regulation 20

Oil Record Book

(1) Every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above and every ship of 400 tons gross tonnage and above other than an oil tanker shall be provided with an Oil Record Book, whether as part of the ship's official log book or otherwise, in the form specified in Appendix III to this Annex.

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

- (a) For oil tankers

- (i) loading of oil cargo;
- (ii) internal transfer of oil cargo during voyage;
- (iii) opening or closing before and after loading and unloading operations of valves or similar devices which inter-connect cargo tanks;

* Reference is made to the Recommendation on International Performance Specifications for Oily-Water Separating Equipment and Oil Content Meters adopted by the Organization by Resolution A. 233 (VII).

- (iv) opening or closing of means of communication between cargo piping and sea-water ballast piping;
- (v) opening or closing of ships' side valves before, during and after loading and unloading operations;
- (vi) unloading of oil cargo;
- (vii) ballasting of cargo tanks;
- (viii) cleaning of cargo tanks;
- (ix) discharge of ballast except from segregated ballast tanks;
- (x) discharge of water from slop tanks;
- (xi) disposal of residues;
- (xii) discharge overboard of bilge water which has accumulated in machinery spaces whilst in port, and the routine discharge at sea of bilge water which has accumulated in machinery spaces.

(b) For ships other than oil tankers

- (i) ballasting or cleaning of fuel oil tanks or oil cargo spaces;
- (ii) discharge of ballast or cleaning water from tanks referred to under (i) of this sub-paragraph;
- (iii) disposal of residues;
- (iv) discharge overboard of bilge water which has accumulated in machinery spaces whilst in port, and the routine discharge at sea of bilge water which has accumulated in machinery spaces.

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

(4) Each operation described in paragraph (2) of this Regulation shall be fully recorded without delay in the Oil Record Book so that all the entries in the book appropriate to that operation are completed. Each section of the book shall be signed by the officer or officers in charge of the operations concerned and shall be countersigned by the Master of the ship. The entries in the Oil Record Book shall be in an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly, and, for ships holding an International Oil Pollution Prevention Certificate (1973), in English or French. The entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

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

(6) The competent authority of the Government of a Party to the Convention may inspect the Oil Record Book on board any ship to which this Annex applies while the ship is in its port or offshore terminals and may make a copy of any entry in that book and may require the Master of the ship to certify that the copy is a true copy of such entry. Any copy so made which has been certified by the Master of the ship as a true

copy of an entry in the ship's Oil Record Book shall be made admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of an Oil Record Book and the taking of a certified copy by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

Regulation 21

Special Requirements for Drilling Rigs and other Platforms

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

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

CHAPTER III

Requirements for Minimizing Oil Pollution from Oil Tankers Due to Side and Bottom Damages

Regulation 22

Damage Assumptions

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

(a) Side damage

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

ii) Transverse extent (t_c): $\frac{B}{5}$ or 11.5 metres, whichever is less (inboard from the ship's side at right angles to the centreline at the level corresponding to the assigned summer freeboard):

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

(b) Bottom damage

	For 0.3 L from the forward perpendicular of the ship	Any other part of the ship
i) Longitudinal extent (ℓ_s):	$\frac{L}{10}$	$\frac{L}{10}$ or 5 metres, whichever is less
ii) Transverse extent (t_s):	$\frac{B}{6}$ or 10 metres, whichever is less but not less than 5 metres	5 metres

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

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

Regulation 23

Hypothetical Outflow of Oil

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

(a) for side damages:

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

(b) for bottom damages:

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

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

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

$K_i = 1 - \frac{b_i}{t_c}$ when b_i is equal to or greater than t_c , K_i shall be taken equal to zero,

$Z_i = 1 - \frac{h_i}{v_s}$ when h_i is equal to or greater than v_s , Z_i shall be taken equal to zero, b_i = width of wing tank in metres under consideration measured inboard from the ship's side at right angles to the centreline at the level corresponding to the assigned summer freeboard,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Regulation 24

Limitation of Size and Arrangement of Cargo Tanks

(1) Every new oil tanker shall comply with the provisions of this Regulation. Every existing oil tanker shall be required, within two years after the date of entry into

force of the present Convention, to comply with the provisions of this Regulation if such a tanker falls into either of the following categories:

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

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

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

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

- (a) where no longitudinal bulkhead is provided:
 $0.1 L$
- (b) where a longitudinal bulkhead is provided at the centreline only:
 $0.15 L$
- (c) where two or more longitudinal bulkheads are provided:
 - (i) for wing tanks:
 $0.2 L$
 - (ii) for centre tanks:
 - (1) if $\frac{b_i}{B}$ is equal to or greater than $\frac{1}{5}$:
 $0.2 L$
 - (2) if $\frac{b_i}{B}$ is less than $\frac{1}{5}$:
 - where no centreline longitudinal bulkhead is provided:
 $(0.5 \frac{b_i}{B} + 0.1) L$
 - where a centreline longitudinal bulkhead is provided:
 $(0.25 \frac{b_i}{B} + 0.15) L$

(5) In order not to exceed the volume limits established by paragraphs (2), (3) and (4) of this Regulation

and irrespective of the accepted type of cargo transfer system installed, when such system inter-connects two or more cargo tanks, valves or other similar closing devices shall be provided for separating the tanks from each other. These valves or devices shall be closed when the tanker is at sea.

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

Regulation 25

Subdivision and Stability

(1) Every new oil tanker shall comply with the subdivision and damage stability criteria as specified in paragraph (3) of this Regulation, after the assumed side or bottom damage as specified in paragraph (2) of this Regulation, for any operating draught reflecting actual partial or full load conditions consistent with trim and strength of the ship as well as specific gravities of the cargo. Such damage shall be applied to all conceivable locations along the length of the ship as follows:

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

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

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

- (a) The extent of side or bottom damage shall be as specified in Regulation 22 of this Annex, except that the longitudinal extent of bottom damage within $0.3 L$ from the forward perpendicular shall be the same as for side damage, as specified in Regulation (22) (1) (a) (i) of this Annex. If any damage of lesser extent results in a more severe condition such damage shall be assumed.
- (b) Where the damage involving transverse bulkheads is envisaged as specified in subparagraphs (1) (a) and (b) of this Regulation, transverse watertight bulkheads shall be spaced at least at a distance equal to the longitudinal extent of assumed damage specified in sub-

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

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

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

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

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

- (a) The final waterline, taking into account sinkage, heel and trim, shall be below the lower edge of any opening through which progressive flooding may take place. Such openings shall include air pipes and those which are closed by means of weathertight doors or hatch covers and may exclude those openings closed by means of watertight manhole covers and flush scuttles, small watertight cargo tank hatch covers which maintain the high integrity of the deck, remotely operated watertight sliding doors, and side scuttles of the non-opening type.
- (b) In the final stage of flooding, the angle of heel due to unsymmetrical flooding shall not exceed 25 degrees, provided that this angle may be increased up to 30 degrees if no deck edge immersion occurs.
- (c) The stability in the final stage of flooding shall be investigated and may be regarded as sufficient if the righting lever curve has at least a range of 20 degrees beyond the position of equilibrium in association with a maximum residual righting lever of at least 0.1 metre. The Administration shall give consideration to the potential hazard presented by protected or unprotected openings which may become temporarily immersed within the range of residual stability.

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

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

(a) Account shall be taken of any empty or partially filled tank, the specific gravity of cargoes carried, as well as any outflow of liquids from damaged compartments.

(b) The permeabilities are assumed as follows:

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

* Whichever results in the more severe requirements.

** The permeability of partially filled compartments shall be consistent with the amount of liquid carried.

(c) The buoyancy of any superstructure directly above the side damage shall be disregarded. The unflooded parts of superstructures beyond the extent of damage, however, may be taken into consideration provided that they are separated from the damaged space by watertight bulkheads and the requirements of subparagraph (3) (a) of this Regulation in respect of these intact spaces are complied with. Hinged watertight doors may be acceptable in watertight bulkheads in the superstructure.

(d) The free surface effect shall be calculated at an angle of heel of 5 degrees for each individual compartment. The Administration may require or allow the free surface corrections to be calculated at an angle of heel greater than 5 degrees for partially filled tanks.

(e) In calculating the effect of free surfaces of consumable liquids it shall be assumed that, for each type of liquid at least one transverse pair or a single centreline tank has a free surface and the tank or combination of tanks to be taken into account shall be those where the effect of free surfaces is the greatest.

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

- (a) information relative to loading and distribution of cargo necessary to ensure compliance with the provisions of this Regulation; and
- (b) data on the ability of the ship to comply with damage stability criteria as determined by this Regulation, including the effect of relaxations that may have been allowed under subparagraph (1) (c) of this Regulation.

APPENDIX I

List of oils *

Asphalt solutions

Blending Stocks
Roofers Flux
Straight Run Residue

Oils

Clarified
Crude Oil
Mixtures containing crude oil
Diesel Oil
Fuel Oil No. 4
Fuel Oil No. 5
Fuel Oil No. 6
Residual Fuel Oil
Road Oil
Transformer Oil
Aromatic Oil (excluding vegetable oil)
Lubricating Oils and Blending Stocks
Mineral Oil
Motor Oil
Penetrating Oil
Spindle Oil
Turbine Oil

Distillates

Straight Run
Flashed Feed Stocks

Gas oil

Cracked

Gasoline Blending Stocks

Alkylates — fuel
Reformates
Polymer — fuel

Gasolines

Casinghead (natural)
Automotive
Aviation
Straight Run
Fuel Oil No. 1 (Kerosene)
Fuel Oil No. 1-D
Fuel Oil No. 2
Fuel Oil No. 2-D

Jet Fuels

JP-1 (Kerosene)
JP-3
JP-4
JP-5 (Kerosene, Heavy)
Turbo Fuel
Kerosene
Mineral Spirit

Naphtha

Solvent
Petroleum
Heartcut Distillate Oil

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

APPENDIX II

Form of certificate

International Oil Pollution Prevention Certificate (1973)

Issued under the Provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, under the Authority of the Government of
(full designation of the country)

by
(full designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973)

Name of Ship	Distinctive Number or Letter	Port of Registry	Gross Tonnage

Type of ship:

Oil tanker, including combination carrier *
Asphalt carrier *
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 *

New/existing ship *

Date of building or major conversion contract
Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or on which major conversion was commenced
Date of delivery or completion of major conversion

PART A — ALL SHIPS

The ship is equipped with:

for ships of 400 tons gross tonnage and above:

- (a) oily-water separating equipment * (capable of producing the effluent with an oil content not exceeding 100 parts per million) or
(b) an oil filtering system * (capable of producing the effluent with an oil content not exceeding 100 parts per million)

for ships of 10,000 tons gross tonnage and above:

- (c) an oil discharge monitoring and control system * [additional to (a) or (b) above] or
(d) oily-water separating equipment and an oil filtering system * (capable of producing the effluent with an oil content not exceeding 15 parts per million) in lieu of (a) or (b) above.

Particulars of requirements from which exemption is granted under Regulation 2 (2) and 2 (4) (a) of Annex I of the Convention:

Remarks:

PART B — OIL TANKER^{1 2}

Deadweight ... metric tons. Length of ship ... metres

It is certified that this ship is:

- (a) required to be constructed according to and complies with*
(b) not required to be constructed according to*
(c) not required to be constructed according to, but complies with*

the requirements of Regulation 24 of Annex I of the Convention.

The capacity of segregated ballast tanks is ... cubic metres and complies with the requirements of Regulation 13 of Annex I of the Convention.

The segregated ballast is distributed as follows:

Tank	Quantity	Tank	Quantity

* Delete as appropriate.

¹ This Part should be completed for oil tankers including combination carriers and asphalt carriers, and those entries which are applicable should be completed for ships other than oil tankers which are constructed and utilized to carry oil in bulk of an aggregate capacity of 200 cubic metres or above.

² This page need not be reproduced on a Certificate issued to any ship other than those referred to in footnote ¹.

This is to Certify:

That the ship has been surveyed in accordance with Regulation 4 of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, concerning the prevention of pollution by oil; and

That the survey shows that the structure, equipment, 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 intermediate survey(s) at intervals of

Issued at
(place of issue of certificate)

..... 19.....
(Signature of duly authorized official issuing the Certificate)
(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

Endorsement for existing ships*:

This is to certify that this ship has been so equipped as to comply with the requirements of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as relating to existing ships three years from the date of entry into force of the Convention.

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place of endorsement
Date of endorsement

(Seal or stamp of Authority, as appropriate)

Intermediate survey

This is to certify that at an intermediate survey required by Regulation (4) (1) (c) of Annex I of the Convention, this ship and the condition thereof are found to comply with the relevant provisions of the Convention.

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place
Date

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place
Date

Under the provisions of Regulation 8 (2) and (4) of Annex I of the Convention, the validity of this Certificate is extended until

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place
Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

* This entry need not be reproduced on a certificate other than the first certificate issued to any ship.

APPENDIX III**Form of Oil Record Book****Oil Record Book****I — For Oil Tankers¹**

Name of ship
Total cargo carrying capacity of ship in cubic metres
Voyage from ... (date) ... to ... (date)

¹ This Part should be completed for oil tankers including combination carriers and asphalt carriers, and those entries which are applicable shall be completed for ships other than oil tankers which are constructed and utilized to carry oil in bulk of an aggregate capacity of 200 cubic metres or above. This Part need not be reproduced on an Oil Record Book issued to any ship other than those referred to above.

(a) Loading of oil cargo

1. Date and place of loading			
2. Types of oil loaded			
3. Identity of tank(s) loaded			
4. Closing of applicable cargo tank valves and applicable line cut-off valves on completion of loading ¹			

The undersigned certifies that in addition to the above all sea valves, overboard discharge valves, cargo tank and pipeline connections and inter-connections, were secured on completion of loading oil cargo.

Date of entry Officer in charge
Master

(b) Internal transfer of oil cargo during voyage

5. Date of internal transfer			
6. Identity of tank(s)	(i) From		
	(ii) To		
7. Was (were) tank(s) in 6 (i) emptied?			

The undersigned certifies that in addition to the above all sea valves, overboard discharge valves, cargo tank and pipeline connections and inter-connections, were secured on completion of internal transfer of oil cargo.

Date of entry Officer in charge
Master

(c) Unloading of oil cargo

8. Date and place of unloading			
9. Identity of tank(s) unloaded			
10. Was (were) tank(s) emptied?			
11. Opening of applicable cargo tank valves and applicable line cut-off valves prior to cargo unloading ¹			
12. Closing of applicable cargo tank valves and applicable line cut-off valves on completion of unloading ¹			

The undersigned certifies that in addition to the above all sea valves, overboard discharge valves, cargo tank and pipeline connections and inter-connections, were secured on completion of loading oil cargo.

Date of entry Officer in charge
Master

¹ Applicable valves and similar devices are those referred to in Regulations 20 (2) (a) (iii), 23 and 24 of Annex I of the Convention.

(d) Ballasting of cargo tanks

13. Identity of tank(s) ballasted			
14. Date and position of ship at start of ballasting			
15. If valves connecting cargo lines and segregated ballast lines were used give time, date and position of ship when valves were (a) opened, and (b) closed.			

The undersigned certifies that in addition to the above all sea valves, overboard discharge valves, cargo tank and pipeline connections and inter-connections, were secured on completion of ballasting

Date of entry Officer in charge
Master

(e) Cleaning of cargo tanks

16. Identity of tank(s) cleaned			
17. Date and duration of cleaning			
18. Methods of cleaning ¹			

Date of entry Officer in charge
Master

(f) Discharge of dirty ballast

19. Identity of tank(s)			
20. Date and position of ship at start of discharge to sea			
21. Date and position of ship at finish of discharge to sea			
22. Ship's speed(s) during discharge			
23. Quantity discharged to sea			
24. Quantity of polluted water transferred to slop tank(s) [identify slop tank(s)]			
25. Date and port of discharge into shore reception facilities (if applicable)			
26. Was any part of the discharge conducted during darkness, if so, for how long?			
27. Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?			

¹ Hand hosing, machine washing and/or chemical cleaning. Where chemically cleaned, the chemical concerned and the amount used should be stated.

28. Was any oil observed on the surface of the water in the locality of the discharge?			
--	--	--	--

Date of entry Officer in charge
Master

(g) Discharge of water from slop tanks

29. Identity of slop tank(s)			
30. Time of settling from last entry of residues, or			
31. Time of settling from last discharge			
32. Date, time and position of ship at start of discharge			
33. Sounding of total contents at start of discharge			
34. Sounding of oil/water interface at start of discharge			
35. Bulk quantity discharged and rate of discharge			
36. Final quantity discharged and rate of discharge			
37. Date, time and position of ship at end of discharge			
38. Ship's speed(s) during discharge			
39. Sounding of oil/water interface at end of discharge			
40. Was any part of the discharge conducted during darkness, if so, for how long?			
41. Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?			
42. Was any oil observed on the surface of the water in the locality of the discharge?			

Date of entry Officer in charge
Master

(h) Disposal of residues

43. Identity of tank(s)			
44. Quantity disposed from each tank			

45. Method of disposal of residue: (a) reception facilities (b) mixed with cargo (c) transferred to another (other) tank(s) [identify tank(s)] (d) other method (state which).			
46. Date and port of disposal of residue			

Date of entry Officer in charge
Master

(i) Discharge of clean ballast contained in cargo tanks

47. Date and position of ship at commencement of discharge of clean ballast			
48. Identity of tank(s) discharged			
49. Was (were) the tank(s) empty on completion?			
50. Position of vessel on completion if different from 47			
51. Was any part of the discharge conducted during darkness, if so, for how long?			
52. Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?			
53. Was any oil observed on the surface of the water in the locality of the discharge?			

Date of entry Officer in charge
Master

(j) Discharge overboard of bilge water containing oil which has accumulated in machinery spaces whilst in port ¹

54. Port			
55. Duration of stay			
56. Quantity disposed			
57. Date and place of disposal			
58. Method of disposal (state whether a separator was used)			

Date of entry Officer in charge
Master

(k) Accidental or other exceptional discharges of oil

59. Date and time of occurrence			
60. Place or position of ship at time of occurrence			
61. Approximate quantity and type of oil			
62. Circumstances of discharge or escape, the reasons therefor and general remarks			

Date of entry Officer in charge
Master

(l) Has the oil monitoring and control system been out of operation at any time when discharging overboard? If so, give time and date of failure and time and date of restoration and confirm that this was due to equipment failure and state reason, if known

Date of entry Officer in charge
Master

(m) Additional operational procedures and general remarks

.....
.....

For oil tankers of less than 150 tons gross tonnage operating in accordance with Regulation 15 (4) of Annex I of the Convention, an appropriate oil record book should be developed by the Administration.

For asphalt carriers, a separate oil record book may be developed by the Administration utilizing sections (a), (b), (c), (e), (h), (j), (k) and (m) of this form of oil record book.

II — For Ships Other than Oil Tankers

Name of ship ...
Operations from... (date), to... (date)

(a) Ballasting or cleaning of oil fuel tanks

1. Identity of tank(s) ballasted			
2. Whether cleaned since they last contained oil and, if not, type of oil previously carried			
3. Date and position of ship at start of cleaning			
4. Date and position of ship at start of ballasting			

Date of entry Officer in charge
Master

(b) Discharge of dirty ballast or cleaning water from tanks referred to under section (a)

5. Identity of tank(s)			
------------------------	--	--	--

¹ Where the pump starts automatically and discharges through a separator at all times it will be sufficient to enter each day «Automatic discharge from bilges through a separator».

6. Date and position of ship at start of discharge			
7. Date and position of ship at finish of discharge			
8. Ship's speed(s) during discharge			
9. Method of discharge (state whether to reception facility or through installed equipment)			
10. Quantity discharged			

Date of entry Officer in charge
Master

(c) Disposal of residues

11. Quantity of residue retained on board			
12. Methods of disposal of residue: (a) reception facilities (b) mixed with next bunkering (c) transferred to another (other) tank(s) (d) other method (state which)			
13. Date and port of disposal of residue			

Date of entry Officer in charge
Master

(d) Discharge overboard of bilge water containing oil which has accumulated in machinery spaces whilst in port¹

14. Port			
15. Duration of stay			
16. Quantity discharged			
17. Date and place of discharge			
18. Method of discharge: (a) through oily-water separating equipment; (b) through oil filtering system; (c) through oily-water separating equipment and an oil filtering system; (d) To reception facilities			

Date of entry Officer in charge
Master

(e) Accidental or other exceptional discharges of oil

19. Date and time of occurrence			
20. Place or position of ship at time of occurrence			
21. Approximate quantity and type of oil			
22. Circumstances of discharge or escape, the reasons therefor and general remarks			

Date of entry Officer in charge
Master

(f) Has the required oil monitoring and control system been out of operation at any time when discharging overboard? If so, state time and date of failure and time and date of restoration, and confirm that this was due to equipment failure, and state reason if known

Date of entry Officer in charge
Master

(g) New ships of 4,000 tons gross tonnage and above: has dirty ballast been carried in oil fuel tanks?

Yes/No...

If so, state which tanks were so ballasted and method of discharge of the dirty ballast

Date of entry Officer in charge
Master

h) Additional operational procedures and general remarks

Date of entry Officer in charge

Master

ANNEX II

Regulations for the Control of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk

Regulation 1

Definitions

For the purposes of this Annex:

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

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

(3) «Segregated ballast» means ballast water introduced into a tank permanently allocated to the carriage of ballast or to the carriage of ballast or cargoes

¹ Where the pump starts automatically and discharges through a separator at all times it will be sufficient to enter each day «Automatic discharge from bilges through a separator».

other than oil or noxious liquid substances as variously defined in the Annexes of the present Convention, and which is completely separated from the cargo and oil fuel system.

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

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

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

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

Special areas shall be:

- (a) The Baltic Sea Area, and
- (b) The Black Sea Area.

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

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

Regulation 2

Applications

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

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

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

Regulation 3

Categorization and Listing of Noxious Liquid Substances

(1) For the purpose of the Regulations of this Annex, except Regulation 13, noxious liquid substances shall be divided into four categories as follows:

- (a) Category A — Noxious liquid substances which if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations would present a major hazard to either marine resources or human health or cause serious harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore justify the application of stringent anti-pollution measures.
- (b) Category B — Noxious liquid substances which if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations would present a hazard to either marine resources or human health or cause harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore justify

the application of special anti-pollution measures.

- (c) Category C — Noxious liquid substances which if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations would present a minor hazard to either marine resources or human health or cause minor harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore require special operational conditions.
- (d) Category D — Noxious liquid substances which if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations would present a recognizable hazard to either marine resources or human health or cause minimal harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore require some attention in operational conditions.

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

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

(4) Where it is proposed to carry a liquid substance in bulk which has not been categorized under paragraph (1) of this Regulation or evaluated as referred to in regulation 4 (1) of this Annex, the Governments of Parties to the Convention involved in the proposed operation shall establish and agree on a provisional assessment for the proposed operation on the basis of the guidelines referred to in paragraph (2) of this Regulation. Until full agreement between the Governments involved has been reached, the substance shall be carried under the most severe conditions proposed. As soon as possible, but not later than ninety days after its first carriage, the Administration concerned shall notify the Organization and provide details of the substance and the provisional assessment for prompt circulation to all Parties for their information and consideration. The Government of each Party shall have a period of ninety days in which to forward its comments to the Organization, with a view to the assessment of the substance.

Regulation 4

Other Liquid Substances

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

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

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

Regulation 5

Discharge of Noxious Liquid Substances

Categories A, B and C Substances outside Special Areas and Category D Substances in all Areas:

Subject to the provisions of Regulation 6 of this Annex,

(1) The discharge into the sea of substances in Category A as defined in Regulation 3 (1) (a) of this Annex or of those provisionally assessed as such or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited. If tanks containing such substances or mixtures are to be washed, the resulting residues shall be discharged to a reception facility until the concentration of the substance in the effluent to such facility is at or below the residual concentration prescribed for that substance in column III of Appendix II to this Annex and until the tank is empty. Provided that the residue then remaining in the tank is subsequently diluted by the addition of a volume of water of not less than 5 per cent of the total volume of the tank, it may be discharged into sea when all the following conditions are also satisfied:

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

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

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

(e) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.

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

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

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

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

(5) Ventilation procedures approved by the Administration may be used to remove cargo residues from a tank. Such procedures shall be based upon standards developed by the Organization. If subsequent washing of the tank is necessary, the discharge into the sea of the resulting tank washings shall be made in accordance with paragraph (1), (2), (3) or (4) of this Regulation, whichever is applicable.

(6) The discharge into the sea of substances which have not been categorized, provisionally assessed, or

evaluated as referred to in Regulation 4 (1) of this Annex, or of ballast water, tank washings or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited.

Categories A, B and C Substances within Special Areas:

Subject to the provisions of Regulation 6 of this Annex:

(7) The discharge into the sea of substances in Category A as defined in Regulation 3 (1) (a) of this Annex or of those provisionally assessed as such, or ballast water, tank washings, or other residues or mixtures containing such substances shall be prohibited. If tanks containing such substances or mixtures are to be washed the resulting residues shall be discharged to a reception facility which the States bordering the special area shall provide in accordance with Regulation 7 of this Annex, until the concentration of the substance in the effluent to such facility is at or below the residual concentration prescribed for that substance in column IV of Appendix II to this Annex and until the tank is empty. Provided that the residue then remaining in the tank is subsequently diluted by the addition of a volume of water of not less than 5 per cent of the total volume of the tank, it may be discharged into the sea when all the following conditions are also satisfied:

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

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

- (a) the tank has been washed after unloading with a volume of water of not less than 0,5 per cent of the total volume of the tank, and the resulting residues have been discharged to a reception facility until the tank is empty;
- (b) the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of which are not self-propelled;
- (c) the procedures and arrangements for discharge and washings are approved by the Administration. Such procedures and arrangements shall be based upon standards developed by the Organization and shall ensure that the concentration and rate of discharge of the effluent is such that the concentration of the substance in the wake astern of the ship does not exceed 1 part per million;
- (d) the discharge is made below the waterline, taking into account the location of the seawater intakes; and

- (e) the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land and in a depth of water of not less than 25 metres.

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

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

(10) Ventilation procedures approved by the Administration may be used to remove cargo residues from a tank. Such procedures shall be based upon standards developed by the Organization. If subsequent washing of the tank is necessary, the discharge into the sea of the resulting tank washings shall be made in accordance with paragraph (7), (8) or (9) of this Regulation, whichever is applicable.

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

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

(13) (a) The Governments of Parties to the Convention, the coastlines of which border on any given special area, shall collectively agree and establish a date by which time the requirement of Regulation 7 (1) of this Annex will be fulfilled and from which the requirements of paragraphs (7), (8), (9) and (10) of this Regulation in respect of that

area shall take effect and notify the Organization of the date so established at least six months in advance of that date. The Organization shall then promptly notify all Parties of that date.

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

Regulation 6

Exceptions

Regulation 5 of this Annex shall not apply to:

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

Regulation 7

Reception Facilities

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

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

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

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

Regulation 8

Measures of Control

(1) The Government of each Party to the Convention shall appoint or authorize surveyors for the purpose of implementing this Regulation.

Category A Substances in all Areas:

- (2) (a) If a tank is partially unloaded or unloaded but not cleaned, an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.
- (b) Until that tank is cleaned every subsequent pumping or transfer operation carried out in connexion with that tank shall also be entered in the Cargo Record Book.
- (3) If the tank is to be washed:
 - (a) the effluent from the tank washing operation shall be discharged from the ship to a reception facility at least until the concentration of the substance in the discharge, as indicated by analyses of samples of the effluent taken by the surveyor, has fallen to the residual concentration specified for that substance in Appendix II to this Annex. When the required residual concentration has been achieved, remaining tank washings shall continue to be discharged to the reception facility until the tank is empty. Appropriate entries of these operations shall be made in the Cargo Record Book and certified by the surveyor; and
 - (b) after diluting the residue then remaining in the tank with at least 5 per cent of the tank capacity of water, this mixture may be discharged into the sea in accordance with the provisions of sub-paragraphs 1 (a), (b) and (c) or 7 (a), (b) and (c), whichever is applicable, of Regulation 5 of this Annex. Appropriate entries of these operations shall be made in the Cargo Record Book.

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

- (a) a precleaning procedure for that tank and that substance, based on standards developed by the Organization, is approved by the Administration and that Party is satisfied that such procedure will fulfil the requirements of paragraph (1) or (7), whichever is applicable, of Regulation 5 of this Annex with respect to the attainment of the prescribed residual concentrations;

(b) a surveyor duly authorized by that Party shall certify in the Cargo Record Book that:

- (i) the tank, its pump and piping system have been emptied, and that the quantity of cargo remaining in the tank is at or below the quantity on which the approved precleaning procedure referred to in sub-paragraph (ii) of this paragraph has been based;
- (ii) precleaning has been carried out in accordance with the precleaning procedure approved by the Administration for that tank and that substance; and
- (iii) the tank washings resulting from such precleaning have been discharged to a reception facility and the tank is empty;

(c) the discharge into the sea of any remaining residues shall be in accordance with the provision of paragraph (3) (b) of this Regulation and an appropriate entry is made in the Cargo Record Book.

Category B Substances outside Special Areas and Category C Substances in all Areas:

(5) Subject to such surveillance and approval by the authorized or appointed surveyor as may be deemed necessary by the Government of the Party, the Master of a ship shall, with respect to a Category B substance outside special areas or a Category C substance in all areas, ensure compliance with the following:

(a) If a tank is partially unloaded or unloaded but not cleaned, an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.

(b) If the tank is to be cleaned at sea:

- (i) the cargo piping system serving that tank shall be drained and an appropriate entry made in the Cargo Record Book;
- (ii) the quantity of substance remaining in the tank shall not exceed the maximum quantity which may be discharged into the sea for that substance under Regulation 5 (2) (c) of this Annex outside special areas in the case of Category B substances, or under Regulations 5 (3) (c) and 5 (9) (c) outside and within special areas respectively in the case of Category C substances. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book;
- (iii) where it is intended to discharge the quantity of substance remaining into the sea the approved procedures shall be complied with, and the necessary dilution of the substance satisfactory for such a discharge shall be achieved. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book; or
- (iv) where the tank washings are not discharged into the sea, if any internal transfer of tank washings takes place from that tank an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book; and

(v) any subsequent discharge into the sea of such tank washings shall be made in accordance with the requirements of Regulation 5 of this Annex for the appropriate area and Category of substance involved.

(c) If the tank is to be cleaned in port:

- (i) the tank washings shall be discharged to a reception facility and an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book; or
- (ii) the tank washings shall be retained on board the ship and an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book indicating the location and disposition of the tank washings.

(d) If after unloading a Category C substance within a special area, any residues or tank washings are to be retained on board until the ship is outside the special area, the Master shall so indicate by an appropriate entry in the Cargo Record Book and in this case the procedures set out in Regulation 5 (3) of this Annex shall be applicable.

Category B Substances within Special Areas

(6) Subject to such surveillance and approval by the authorized or appointed surveyor as may be deemed necessary by the Government of the Party, the Master of a ship shall, with respect to a Category B substance within a special area, ensure compliance with the following:

(a) If a tank is partially unloaded or unloaded but not cleaned, an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.

(b) Until that tank is cleaned every subsequent pumping or transfer operation carried out in connexion with that tank shall also be entered in the Cargo Record Book.

(c) If the tank is to be washed, the effluent from the tank washing operation, which shall contain a volume of water not less than 0.5 per cent of the total volume of the tank, shall be discharged from the ship to a reception facility until the tank, its pump and piping system are empty. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.

(d) If the tank is to be further cleaned and emptied at sea, the Master shall:

- (i) ensure that the approved procedures referred to in Regulation 5 (8) (c) of this Annex are complied with and that the appropriate entries are made in the Cargo Record Book; and

- (ii) ensure that any discharge into the sea is made in accordance with the requirements of Regulation 5 (8) of this Annex an appropriate entry made in the Cargo Record Book.

(e) If after unloading a Category B substance within a special area, any residues or tank washings are to be retained on board until the ship is outside the special area, the Master shall so

indicate by an appropriate entry in the Cargo Record Book and in this case the procedures set out in Regulation 5 (2) of this Annex shall be applicable.

Category D Substances in all Areas:

(7) The Master of a ship shall, with respect to a Category D substance, ensure compliance with the following:

- (a) If a tank is partially unloaded or unloaded but not cleaned, an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.
- (b) If the tank is to be cleaned at sea:
 - (i) the cargo piping system serving that tank shall be drained and an appropriate entry made in the Cargo Record Book;
 - (ii) where it is intended to discharge the quantity of substance remaining into the sea, the necessary dilution of the substance satisfactory for such a discharge shall be achieved. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book; or
 - (iii) where the tank washings are not discharged into the sea, if any internal transfer of tank washings takes place from that tank an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book; and
 - (iv) any subsequent discharge into the sea of such tank washings shall be made in accordance with the requirements of Regulation 5 (4) of this Annex;
- (c) If the tank is to be cleaned in port:
 - (i) the tank washings shall be discharged to a reception facility and an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book; or
 - (ii) the tank washings shall be retained on board the ship and an appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book indicating the location and disposition of the tank washings.

Discharge from a Slop Tank:

(8) Any residues retained on board in a slop tank, including those from pump room bilges, which contain a Category A substance, or within a special area either a Category A or a Category B substance, shall be discharged to a reception facility in accordance with the provisions of Regulation 5 (1), (7) or (8) of this Annex, whichever is applicable. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.

(9) Any residues retained on board in a slop tank, including those from pump room bilges, which contain a quantity of a Category B substance outside a special area or a Category C substance in all areas in excess of the aggregate of the maximum quantities specified in Regulation 5 (2) (c) (3) (c) or (9) (c) of this Annex, whichever is applicable, shall be discharged to a reception facility. An appropriate entry shall be made in the Cargo Record Book.

Regulation 9

Cargo Record Book

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

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

- (i) loading of cargo;
- (ii) unloading of cargo;
- (iii) transfer of cargo;
- (iv) transfer of cargo, cargo residues or mixtures containing cargo to a slop tank;
- (v) cleaning of cargo tanks;
- (vi) transfer from slop tanks;
- (vii) ballasting of cargo tanks;
- (viii) transfer of dirty ballast water;
- (ix) discharge into the sea in accordance with Regulation 5 of this Annex.

(3) In the event of any discharge of the kind referred to in Article 8 of the present Convention and Regulation 6 of this Annex of any noxious liquid substance or mixture containing such substance, whether intentional or accidental, an entry shall be made in the Cargo Record Book stating the circumstances of, and the reason for, the discharge.

(4) When a surveyor appointed or authorized by the Government of the Party to the Convention to supervise any operations under this Annex has inspected a ship, then that surveyor shall make an appropriate entry in the Cargo Record Book.

(5) Each operation referred to in paragraphs (2) and (3) of this Regulation shall be fully recorded without delay in the Cargo Record Book so that all the entries in the Book appropriate to that operation are completed. Each entry shall be signed by the officer or officers in charge of the operation concerned and, when the ship is manned, each page shall be signed by the Master of the ship. The entries in the Cargo Record Book shall be in an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly, and, for ships holding an International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (1973) in English or French. The entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

(6) The Cargo Record Book shall be kept in such a place as to be readily available for inspection and, except in the case of unmanned ships under tow, shall be kept on board the ship. It shall be retained for a period of two years after the last entry has been made.

(7) The competent authority of the Government of a Party may inspect the Cargo Record Book on board any ship to which this Annex applies while the ship is in its port, and may make a copy of any entry in that book and may require the Master of the ship to certify that the copy is a true copy of such entry. Any copy so made which has been certified by the Master of the ship as a true copy of an entry in the ship's Cargo Record Book shall be made admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the en-

try. The inspection of a Cargo Record Book and the taking of a certified copy by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

Regulation 10

Surveys

(1) Ships which are subject to the provisions of this Annex and which carry noxious liquid substances in bulk shall be surveyed as follows:

- (a) An initial survey before a ship is put into service or before the certificate required by Regulation 11 of this Annex is issued for the first time, which shall include a complete inspection of its structure, equipment, fittings, arrangements and material in so far as the ship is covered by this Annex. The survey shall be such as to ensure full compliance with the applicable requirements of this Annex.
- (b) Periodical surveys at intervals specified by the Administration which shall not exceed five years and which shall be such as to ensure that the structure, equipment, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex. However, where the duration of the International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (1973) is extended as specified in Regulation 12 (2) or (4) this Annex, the interval of the periodical survey may be extended correspondingly;
- (c) Intermediate surveys at intervals specified by the Administration which shall not exceed thirty months and which shall be such as to ensure that the equipment and associated pump and piping systems, fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. The survey shall be endorsed on the International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (1973) issued under Regulation 11 of this Annex.

(2) Surveys of a ship with respect to the enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it. In every case the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the surveys.

(3) After any survey of a ship under this Regulation has been completed, no significant change shall be made in the structure, equipment, fittings, arrangements or material, covered by the survey without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment and fittings for the purpose of repair or maintenance.

Regulation 11

Issue of Certificate

(1) An International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk

(1973) shall be issued to any ship carrying noxious liquid substances which is engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention after survey of such ship in accordance with the provisions of Regulation 10 of this Annex.

(2) Such Certificate shall be issued either by the Administration or by a person or organization duly authorized by it. In every case the Administration shall assume full responsibility for the Certificate.

(3) (a) The Government of a Party may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and if satisfied that the provisions of this Annex are complied with shall issue or authorize the issue of a Certificate to the ship in accordance with this Annex.

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

(c) A Certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and shall have the same force and receive the same recognition as a certificate issued under paragraph (1) of this Regulation.

(d) No International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (1973) shall be issued to any ship which is entitled to fly the flag of a State which is not a Party.

(4) The Certificate shall be drawn up in an official language of the issuing country in a form corresponding to the model given in Appendix V to this Annex. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.

Regulation 12

Duration of Certificate

(1) An International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (1973) shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years from the date of issue, except as provided in paragraphs (2) and (4) of this Regulation.

(2) If a ship at the time when the Certificate expires is not in a port or offshore terminal under the jurisdiction of the Party to the Convention whose flag the ship is entitled to fly, the Certificate may be extended by the Administration, but such extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the State whose flag the ship is entitled to fly or in which it is to be surveyed and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so.

(3) No Certificate shall be thus extended for a period longer than five months and a ship to which such extension is granted shall not on its arrival in the State whose flag it is entitled to fly or the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port or State without having obtained a new Certificate.

(4) A Certificate which has not been extended under the provisions of paragraph (2) of this Regulation

may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it.

(5) A Certificate shall cease to be valid if significant alterations have taken place in the structure, equipment, fittings, arrangements and material required by this Annex without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fitting for the purpose of repair or maintenance or if intermediate surveys as specified by the Administration under Regulation 10 (1) (c) of this Annex are not carried out.

(6) A Certificate issued to a ship shall cease to be valid upon transfer of such a ship to the flag of another State, except as provided in paragraph (7) of this Regulation.

(7) Upon transfer of a ship to the flag of another Party, the Certificate shall remain in force for a period not exceeding five months provided that it would not have expired before the end of that period, or until the Administration issues a replacement Certificate, whichever is earlier. As soon as possible after the transfer has taken place the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall transmit to the Administration a copy of the Certificate carried by the ship before the transfer and, if available, a copy of the relevant survey report.

Regulation 13

Requirements for Minimizing Accidental Pollution

(1) The design, construction, equipment and operation of ships carrying noxious liquid substances in bulk which are subject to the provisions of this Annex shall be such as to minimize the uncontrolled discharge into the sea of such substances.

(2) Pursuant to the provisions of paragraph (1) of this Regulation, the Government of each Party shall issue, or cause to be issued, detailed requirements on the design, construction, equipment and operation of such ships.

(3) In respect of chemical tankers, the requirements referred to in paragraph (2) of this Regulation shall contain at least all the provisions given in the Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk adopted by the Assembly of the Organization in Resolution A.212 (VII) and as may be amended by the Organization, provided that the amendments to that Code are adopted and brought into force in accordance with the provisions of Article 16 of the present Convention for amendment procedures to an Appendix to an Annex.

APPENDIX I

Guidelines for the Categorization of Noxious Liquid Substances

Category A — Substances which are bioaccumulated and liable to produce a hazard to aquatic life or human health; or which are highly toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 4, defined by a TLM less than 1 ppm); and additionally certain substances which are moderately toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 3, defined by a TLM of 1 ppm or more, but less than 10 ppm) when particular weight is given to additional factors in the hazard profile or to special characteristics of the substance.

Category B — Substances which are bioaccumulated with a short retention of the order of one week or less; or which are liable to produce tainting of the sea food; or which are moderately toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 3, defined by a TLM of 1 ppm or more, but less than 10 ppm); and additionally certain substances which are slightly toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 2, defined by a TLM of 10 ppm or more, but less than 100 ppm) when particular weight is given to additional factors in the hazard profile or to special characteristics of the substance.

Category C — Substances which are slightly toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 2, defined by a TLM of 10 ppm or more, but less than 100 ppm); and additionally certain substances which are practically non-toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 1, defined by a TLM of 100 ppm or more, but less than 1,000 ppm) when particular weight is given to additional factors in the hazard profile or to special characteristics of the substance.

Category D — Substances which are practically non-toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 1, defined by a TLM of 100 ppm or more, but less than 1,000 ppm); or causing deposits blanketing the seafloor with a high biochemical oxygen demand (BOD); or highly hazardous to human health, with an LD_{50} of less than 5 mg/kg; or produce moderate reduction of amenities because of persistency, smell or poisonous or irritant characteristics, possibly interfering with use of beaches; or moderately hazardous to human health, with an LD_{50} of 5 mg/kg or more, but less than 50 mg/kg and produce slight reduction of amenities.

Other Liquid Substances (for the purposes of Regulation 4 of this Annex) — Substances other than those categorized in Categories A, B, C and D above.

APPENDIX II

List of Noxious Liquid Substances Carried in Bulk

Substance	UN Number	Pollution Category for operational discharge	Residual concentration (per cent by weight)	
		Regulation 3 of Annex II	Regulation 5 (1) of Annex II	Regulation 5 (7) of Annex II
	I	II	III Outside special areas	IV Within special areas
Acetaldehyde	1089	C		
Acetic acid	1842	C		
Acetic anhydride	1715	C		
Acetone	1090	D		
Acetone cyanohydrin	1541	A	0.1	0.05
Acetyl chloride	1717	C		
Acrolein	1092	A	0.1	0.05
Acrylic acid *	-	C		
Acrylonitrile	1093	B		
Adiponitrile	-	D		
Alkylbenzene sulfonate				
straight chain	-	C		
branched chain	-	B		
Allyl alcohol	1098	B		

* Asterisk indicates that the substance has been provisionally included in this list and that further data are necessary in order to complete the evaluation of its environmental hazards, particularly in relation to living resources.

Substance	UN Number	Pollution Category for operational discharge	Residual concentration (per cent by weight)	
		Regulation 3 of Annex II	Regulation 5 (1) of Annex II	Regulation 5 (7) of Annex II
			III Outside special areas	IV Within special areas
Allyl chloride	1100	C		
Alum (15 % solution)	-	D		
Aminoethylethanolamine (Hydroxyethyl-ethylene- diamine) *	-	D		
Ammonia (28 % aque- ous)	1005	B		
iso-Amyl acetate	1104	C		
n-Amyl acetate	1104	C		
n-Amyl alcohol	-	D		
Aniline	1547	C		
Benzene	1114	C		
Benzyl alcohol	-	D		
Benzyl chloride	1738	B		
n-Butyl acetate	1123	D		
sec-Butyl acetate	1124	D		
n-Butyl acrylate	-	D		
Butyl butyrate *	-	B		
Butylene glycol(s)	-	D		
Butyl methacrylate	-	D		
n-Butyraldehyde	1129	B		
Butyric acid	-	B		
Calcium hydroxide (so- lution)	-	D		
Camphor oil	1130	B		
Carbon disulphide	1131	A	0.01	0.005
Carbon tetrachloride	1846	B		
Caustic potash (Potas- sium hydroxide)	1814	C		
Chloroacetic acid	1750	C		
Chloroform	1888	B		
Chlorohydrins (crude) *	-	D		
Chloroprene *	1991	C		
Chlorosulphonic acid	1754	C		
para-Chlorotoluene	-	B		
Citric acid (10 %-25 %)	-	D		
Creosote	1334	A	0.1	0.05
Cresols	2076	A	0.1	0.05
Cresylic acid	2022	A	0.1	0.05
Crotonaldehyde	1143	B		
Cumene	1918	C		
Cyclohexane	1145	C		
Cyclohexanol	-	D		
Cyclohexanone	1915	D		
Cyclohexylamine *	-	D		
para-Cymene (Isopropyl- toluene) *	2046	D		
Decahydronaphthalene	1147	D		
Decane *	-	D		
Diacetone alcohol *	1148	D		
Dibenzyl ether *	-	C		
Dichlorobenzenes	1591	A	0.1	0.05
Dichloroethyl ether	1916	B		
Dichloropropene-Dich- loropropane mixture (D. D. Soil fumigant)	2047	B		
Diethylamine	1154	C		
Diethylbenzene (mixed isomers)	2049	C		
Diethyl ether	1155	D		
Diethylenetriamine *	2079	C		
Diethylene glycol mono- ethyl ether	-	C		
Diethylketone (3-Penta- none)	1156	D		
Diisobutylene *	2050	D		
Diisobutyl ketone	1157	D		

* Asterisk indicates that the substance has been provisionally included in this list and that further data are necessary in order to complete the evaluation of its environmental hazards, particularly in relation to living resources.

Substance	UN Number	Pollution Category for operational discharge	Residual concentration (per cent by weight)	
		Regulation 3 of Annex II	Regulation 5 (1) of Annex II	Regulation 5 (7) of Annex II
			III Outside special areas	IV Within special areas
Diisopropanolamine	-	C		
Diisopropylamine	1158	C		
Diisopropyl ether *	1159	D		
Dimethylamine (40 % aqueous)	1160	C		
Dimethylethanolamine (2-Dimethylamino-etha- nol) *	2051	C		
Dimethylformamide	-	D		
1,4-Dioxane *	1165	C		
Diphenyl/Diphenyloxide, mixtures *	-	D		
Dodecylbenzene	-	C		
Epichlorohydrin	2023	B		
2-Ethoxyethyl acetate *	1172	D		
Ethyl acetate	1173	D		
Ethyl acrylate	1917	D		
Ethyl amyl ketone *	-	C		
Ethylbenzene	1175	C		
Ethyl cyclohexane	-	D		
Ethylene chlorohydrin (2-Chloro-ethanol)	1135	D		
Ethylene cyanohydrin *	-	D		
Ethylenediamine	1604	C		
Ethylene dibromide	1605	B		
Ethylene dichloride	1184	B		
Ethylene glycol mono- ethyl ether (Methyl cel- losolve)	1171	D		
2-Ethylhexyl acrylate *	-	D		
2-Ethylhexyl alcohol	-	C		
Ethyl lactate *	1192	D		
2-Ethyl 3-propylacro- leins *	-	B		
Formaldehyde (37-50 % solution)	1198	C		
Formic acid	1779	D		
Furfuryl alcohol	-	C		
Heptanoic acid *	-	D		
Hexamethylenediami- ne *	1783	C		
Hydrochloric acid	1789	D		
Hydrofluoric acid (40 % aqueous)	1790	B		
Hydrogen peroxide (gre- ater than 60 %)	2015	C		
Isobutyl acrylate	-	D		
Isobutyl alcohol	1212	D		
Isobutyl methacrylate	-	D		
Isobutyraldehyde	2045	C		
Isooctane *	-	D		
Isopentane	-	D		
Isophorone	-	D		
Isopropylamine	1221	C		
Isopropyl cyclohexane	-	D		
Isoprene	1218	D		
Lactic acid	-	D		
Mesityl oxide *	1229	C		
Methyl acetate	1231	D		
Methyl acrylate	1919	C		
Methylamyl alcohol	-	D		
Methylene chloride	1593	B		
2-Methyl-5-Ethylpyri- dine *	-	B		
Methyl methacrylate	1247	D		
2-Methylpentene *	-	D		
alpha-Methylstyrene *	-	D		

* Asterisk indicates that the substance has been provisionally included in this list and that further data are necessary in order to complete the evaluation of its environmental hazards, particularly in relation to living resources.

Substance	U.N. Number	Pollution Category for operational discharge	Residual concentration (per cent by weight)	
		Regulation 3 of Annex II	Regulation 5 (1) of Annex II	Regulation 5 (7) of Annex II
		I	III Outside special areas	IV Within special areas
Monochlorobenzene	1134	B		
Monoethanolamine	-	D		
Monoisopropanolamine	-	C		
Monomethyl ethanolamine	-	C		
Mononitrobenzene	-	C		
Monoisopropylamine	-	C		
Morpholine *	2054	C		
Naphthalene (molten)	1334	A	0.1	0.05
Naphthenic acids *	-	A	0.1	0.05
Nitric acid (90 %)	2031/2032	C		
2-Nitropropane	-	D		
ortho-Nitrotoluene	1664	C		
Nonyl alcohol *	-	C		
Nonylphenol	-	C		
n-Octanol	-	C		
Oleum	1831	C		
Oxalic acid (10-25 %)	-	D		
Pentachloroethane	1669	B		
n-Pentane	1265	C		
Perchloroethylene (Tetrachloroethylene)	1897	B		
Phenol	1671	B		
Phosphoric acid	1805	D		
Phosphorus (elemental)	1338	A	0.01	0.005
Phthalic anhydride (molten)	-	C		
beta-Propiolactone *	-	B		
Propionaldehyde	1275	D		
Propionic acid	1848	D		
Propionic anhydride	-	D		
n-Propyl acetate *	1276	C		
n-Propyl alcohol	1274	D		
n-Propylamine	1277	C		
Pyridine	1282	B		
Silicon tetrachloride	1818	D		
Sodium bichromate (solution)	-	C		
Sodium hydroxide	1824	C		
Sodium pentachlorophenate (solution)	-	A	0.1	0.05
Styrene monomer	2055	C		
Sulphuric acid	1830/1831/1832	C		
Tallow	-	D		
Tetraethyl lead	1649	A	0.1	0.05
Tetrahydrofuran	2056	D		
Tetrahydronaphthalene	1540	C		
Tetramethylbenzene	-	D		
Tetramethyl lead	1649	A	0.1	0.05
Titanium tetrachloride	1838	D		
Toluene	1294	C		
Toluene diisocyanate *	2078	B		
Trichloroethane	-	C		
Trichloroethylene	1710	B		
Triethanolamine	-	D		
Triethylamine	1296	C		
Trimethylbenzene *	-	C		
Tritolyl phosphate (Tricresyl phosphate) *	-	B		
Turpentine (wood)	1299	B		
Vinyl acetate	1301	C		
Vinylidene chloride *	1303	B		
Xylenes (mixed isomers)	1307	C		

APPENDIX III

List of Other Liquid Substances Carried in Bulk

Acetonitrile (Methyl cyanide)
 tert-Amyl alcohol
 n-Butyl alcohol
 Butyrolactone
 Calcium chloride (solution)
 Castor oil
 Citric juices
 Coconut oil
 Cod liver oil
 iso-Decyl alcohol
 n-Decyl alcohol
 Decyl octyl alcohol
 Dibutyl ether
 Diethanolamine
 Diethylene glycol
 Dipentene
 Dipropylene glycol
 Ethyl alcohol
 Ethylene glycol
 Fatty alcohols (C₁₂-C₂₀)
 Glycerine
 n-Heptane
 Heptene (mixed isomers)
 n-Hexane
 Ligroin
 Methyl alcohol
 Methylamyl acetate
 Methyl ethyl ketone (2-butanone)
 Milk
 Molasses
 Olive oil
 Polypropylene glycol
 iso-Propyl acetate
 iso-Propyl alcohol
 Propylene glycol
 Propylene oxide
 Propylene tetramer
 Propylene trimer
 Sorbitol
 Sulphur (liquid)
 Tridecanol
 Triethylene glycol
 Triethylenetetramine
 Tripropylene glycol
 Water
 Wine

APPENDIX IV

Cargo Record Book for Ships Carrying
Noxious Liquid Substances in Bulk

Name of ship
 Cargo carrying capacity of each tank in cubic metres
 Voyage from to

(a) Loading of cargo

1. Date and place of loading
2. Name and category of cargo(es) loaded
3. Identity of tank(s) loaded

(b) Transfer of cargo

4. Date of transfer
5. Identity of tank(s)

- (i) From
- (ii) To

6. Was (were) tank(s) in 5 (i) emptied?
7. If not, quantity remaining

(c) Unloading of cargo

8. Date and place of unloading
9. Identity of tank(s) unloaded
10. Was (were) tank(s) emptied?
11. If not, quantity remaining in tank(s)
12. Is(are) tank(s) to be cleaned?
13. Amount transferred to slop tank
14. Identity of slop tank

* Asterisk indicates that the substance has been provisionally included in this list and that further data are necessary in order to complete the evaluation of its environmental hazards, particularly in relation to living resources.

(d) Ballasting of cargo tanks

- 15. Identity of tank(s) ballasted
- 16. Date and position of ship at start of ballasting
..... Signature of Master

(e) Cleaning of cargo tanks

Category A substances

- 17. Identity of tank(s) cleaned
- 18. Date and location of cleaning
- 19. Method(s) of cleaning
- 20. Location of reception facility used
- 21. Concentration of effluent when discharge to reception facility stopped
- 22. Quantity remaining in tank
- 23. Procedure and amount of water introduced into tank in final cleaning
- 24. Location, date of discharge into sea
- 25. Procedure and equipment used in discharge into the sea

Category B, C and D substances

- 26. Washing procedure used
- 27. Quantity of water used
- 28. Date, location of discharge into sea
- 29. Procedure and equipment used in discharge into the sea

(f) Transfer of dirty ballast water

- 30. Identity tank(s)
- 31. Date and position of ship at start of discharge into sea
- 32. Date and position of ship at finish of discharge into sea
- 33. Ship's speed(s) during discharge
- 34. Quantity discharged into sea
- 35. Quantity of polluted water transferred to slop tank(s) [identify slop tank(s)]
- 36. Date and port of discharge to shore reception facilities (if applicable)
..... Signature of Master

(g) Transfer from slop tank/disposal of residue

- 37. Identity of slop tank(s)
- 38. Quantity disposed from each tank
- 39. Method of disposal of residue:
 - (a) Reception facilities
 - (b) Mixed with cargo
 - (c) Transferred to another (other) tank(s) [identify tank(s)]
 - (d) Other method
- 40. Date and port of disposal of residue

(h) Accidental or other exceptional discharge

- 41. Date and time of occurrence
- 42. Place or position of ship at time of occurrence
- 43. Approximate quantity, name and category of substance
- 44. Circumstances of discharge or escape and general remarks
..... Signature of Master

APPENDIX V

Form of Certificate

International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (1973)

Note: This Certificate shall be supplemented in the case of a chemical tanker by the certificate required pursuant to the provisions of Regulation 13 (3) of Annex II of the Convention.

(Official seal)

Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, under the authority of the Government of
(full official designation of the country)

by
(full official designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973)

Name of Ship	Distinctive Number or Letter	Port of Registry	Gross Tonnage

This is to certify:

- 1. That the ship has been surveyed in accordance with the provisions of Regulation 10 of Annex II of the Convention.
- 2. That the survey showed that the design, construction and equipment of the ship are such as to minimize the uncontrolled discharge into the sea of noxious liquid substances.
- 3. That the following arrangements and procedures have been approved by the Administration in connexion with the implementation of Regulation 5 of Annex II of the Convention:

.....
(Continued on the annexed signed and dated sheet(s).)

This certificate is valid until
subject to intermediate survey(s)
at intervals of
Issued at
(place of issue of Certificate)

.../.../19...
(Signature of duly authorized official issuing the Certificate.)
(Seal or stamp of the issuing Authority, as appropriate.)

Intermediate surveys

This is to certify that at an intermediate survey required by Regulation 10 (1) (c), of Annex II of the Convention, this ship and the condition thereof are found to comply with the relevant provisions of the Convention.

Signed
(Signature of duly authorized official)
Place
Date
(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed
(Signature of duly authorized official)
Place
Date
(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Under the provisions of Regulation 12 (2) and (4) of Annex II of the Convention the validity of this Certificate is extended until

Signed
(Signature of duly authorized official)
Place
Date
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ANNEX III

Regulations for the Prevention of Pollution by Harmful Substances Carried by Sea in Packaged Forms, or in Freight Containers, Portable Tanks or Road and Rail Tank Wagons.

Regulation 1

Application

(1) Unless expressly provided otherwise, the Regulations of this Annex apply to all ships carrying harmful substances in packaged forms, or in freight containers, portable tanks or road and rail tank wagons.

(2) Such carriage of harmful substances is prohibited except in accordance with the provisions of this Annex.

(3) To supplement the provisions of this Annex the Government of each Party to the Convention shall issue, or cause to be issued, detailed requirements on packaging, marking and labelling, documentation, stowage, quantity limitations, exceptions and notification, for preventing or minimizing pollution of the marine environment by harmful substances.

(4) For the purpose of this Annex, empty receptacles, freight containers, portable tanks and road and rail tank wagons which have been used previously for the carriage of harmful substances shall themselves be treated as harmful substances unless adequate precautions have been taken to ensure that they contain no residue that is hazardous to the marine environment.

Regulation 2

Packaging

Packagings, freight containers, portable tanks and road and rail tank wagons shall be adequate to minimize the hazard to the marine environment having regard to their specific contents.

Regulation 3

Marking and Labelling

Packages, whether shipped individually or in units or in freight containers, freight containers, portable tanks or road and rail tank wagons containing a harmful substance, shall be durably marked with the correct technical name (trade names shall not be used as the correct technical name), and further marked with a distinctive label or stencil of label, indicating that the contents are harmful. Such identification shall be supplemented where possible by any other means, for example by the use of the United Nations number.

Regulation 4

Documentation

(1) In all documents relating to the carriage of harmful substances by sea where such substances are named, the correct technical name of the substances shall be used (trade names shall not be used).

(2) The shipping documents supplied by the shipper shall include a certificate or declaration that the shipment offered for carriage is properly packed, marked and labelled and in proper condition for carriage to minimize the hazard to the marine environment.

(3) Each ship carrying harmful substances shall have a special list or manifest setting forth the harmful substances on board and the location thereof. A detailed stowage plan which sets out the location of all harmful substances on board may be used in place of such special list or manifest. Copies of such documents shall also be retained on shore by the owner of the ship or his representative until the harmful substances are unloaded.

(4) In a case where the ship carries a special list or manifest or a detailed stowage plan, required for the carriage of dangerous goods by the International Convention for the Safety of Life at Sea in force, the documents required for the purpose of this Annex may be combined with those for dangerous goods. Where documents are combined, a clear distinction shall be made between dangerous goods and other harmful substances.

Regulation 5

Stowage

Harmful substances shall be both properly stowed and secured so as to minimize the hazards to the marine environment without impairing the safety of ship and persons on board.

Regulation 6

Quantity Limitations

Certain harmful substances which are very hazardous to the marine environment may, for sound scientific and technical reasons, need to be prohibited for carriage or be limited as to the quantity which may be carried aboard any one ship. In limiting the quantity due consideration shall be given to size, construction and equipment of the ship as well as the packaging and the inherent nature of the substance.

Regulation 7

Exceptions

(1) Discharge by jettisoning of harmful substances carried in packaged forms, freight containers, portable tanks or road and rail tank wagons shall be prohibited except where necessary for the purpose of securing the safety of the ship or saving life at sea.

(2) Subject to the provisions of the present Convention, appropriate measures based on the physical, chemical and biological properties of harmful substances shall be taken to regulate the washing of leakages overboard provided that compliance with such measures would not impair the safety of the ship and persons on board.

Regulation 8

Notification

With respect to certain harmful substances, as may be designated by the Government of a Party to the Convention, the master or owner of the ship or his representative shall notify the appropriate port authority of the intent to load or unload such substances at least 24 hours prior to such action.

ANNEX IV

Regulations for the Prevention of Pollution
by Sewage from Ships

Regulation 1

Definitions

For the purposes of the present Annex:

(1) «New ship» means a ship:

- (a) for which the building contract is placed, or in the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction, on or after the date of entry into force of this Annex; or
- (b) the delivery of which is three years or more after the date of entry into force of this Annex.

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

(3) «Sewage» means:

- (a) drainage and other wastes from any form of toilets, urinals, and WC scuppers;
- (b) drainage from medical premises (dispensary, sick bay, etc.) via wash basins, wash tubs and scuppers located in such premises;
- (c) drainage from spaces containing living animals; or
- (d) other waste waters when mixed with the drainages defined above.

(4) «Holding tank» means a tank used for the collection and storage of sewage.

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

latitude 11°00' South, longitude 142°08' East to a point in latitude 10°35' South, longitude 141°55' East — thence to a point latitude 10°00' South, longitude 142°00' East, thence to a point latitude 9°10' South, longitude 143°52' East, thence to a point latitude 9°00' South, longitude 144°30' East, thence to a point latitude 13°00' South, longitude 144°00' East, thence to a point latitude 15°00' South, longitude 146°00' East, thence to a point latitude 18°00' South, longitude 147°00' East, thence to a point latitude 21°00' South, longitude 153°00' East, thence to a point on the coast of Australia in latitude 24°42' South, longitude 153°15' East.

Regulation 2

Application

The provisions of this Annex shall apply to:

- (a) (i) new ships of 200 tons gross tonnage and above;
- (ii) new ships of less than 200 tons gross tonnage which are certified to carry more than 10 persons;
- (iii) new ships which do not have a measured gross tonnage and are certified to carry more than 10 persons; and
- (b) (i) existing ships of 200 tons gross tonnage and above, 10 years after the date of entry into force of this Annex;
- (ii) existing ships of less than 200 tons gross tonnage which are certified to carry more than 10 persons, 10 years after the date of entry into force of this Annex; and
- (iii) existing ships which do not have a measured gross tonnage and are certified to carry more than 10 persons, 10 years after the date of entry into force of this Annex.

Regulation 3

Surveys

(1) Every ship which is required to comply with the provisions of this Annex and which is engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention shall be subject to the surveys specified below:

- (a) an initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under Regulation 4 of this Annex is issued for the first time, which shall include a survey of the ship which shall be such as to ensure:
 - (i) when the ship is equipped with a sewage treatment plant the plant shall meet operational requirements based on standards and the test methods developed by the Organization;
 - (ii) when the ship is fitted with a system to comminute and disinfect the sewage, such a system shall be of a type approved by the Administration;
 - (iii) when the ship is equipped with a holding tank the capacity of such tank shall be to the satisfaction of the Administration for the retention of all sewage having regard to the operation of the ship, the number of persons on board and other relevant factors. The holding tank shall have a means to indicate visually the amount of its contents; and
 - (iv) that the ship is equipped with a pipeline leading to the exterior convenient for the discharge of sewage to a reception facility and that such a pipeline is fitted with a standard shore connection in compliance with Regulation 11 of this Annex.

This survey shall be such as to ensure that the equipment, fittings, arrangements and material

fully with the applicable requirements of this Annex.

- (b) periodical surveys at intervals specified by the Administration but not exceeding five years which shall be such as to ensure that the equipment, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex. However, where the duration of the International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973) is extended as specified in Regulation 7 (2) or (4) of this Annex, the interval of the periodical survey may be extended correspondingly.

(2) The Administration shall establish appropriate measures for ships which are not subject to the provisions of paragraph (1) of this Regulation in order to ensure that the provisions of this Annex are complied with.

(3) Surveys of the ship as regards enforcement of the provision of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it. In every case the Administration concerned fully guarantees the completeness and efficiency of the surveys.

(4) After any survey of the ship under this Regulation has been completed, no significant change shall be made in the equipment, fittings, arrangements, or material covered by the survey without the approval of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings.

Regulation 4

Issue of Certificate

(1) An International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973) shall be issued, after survey in accordance with the provision of Regulation 3 of this Annex, to any ship which is engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention.

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

Regulation 5

Issue of a Certificate by another Government

(1) The Government of a Party to the Convention may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provision of this Annex are complied with, shall issue or authorize the issue of an International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973) to the ship in accordance with this Annex.

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

(3) A Certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of

the Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as the Certificate issued under Regulation 4 of this Annex.

(4) No International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973) shall be issued to a ship which is entitled to fly the flag of a State, which is not a Party.

Regulation 6

Form of Certificate

The International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973) shall be drawn up in an official language of the issuing country in the form corresponding to the model given in the Appendix to this Annex. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.

Regulation 7

Duration of Certificate

(1) An International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973) shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years from the date of issue, except as provided in paragraphs (2), (3) and (4) of this Regulation.

(2) If a ship at the time when the Certificate expires is not in a port or offshore terminal under the jurisdiction of the Party to the Convention whose flag the ship is entitled to fly, the Certificate may be extended by the Administration, but such extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the State whose flag the ship is entitled to fly or in which it is to be surveyed and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so.

(3) No Certificate shall be thus extended for a period longer than five months and a ship to which such extension is granted shall not on its arrival in the State whose flag it is entitled to fly or the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port or State without having obtained a new Certificate.

(4) A Certificate which has not been extended under the provision of paragraph (2) of this Regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it.

(5) A Certificate shall cease to be valid if significant alterations have taken place in the equipment, fittings, arrangement or material required without the approval of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings.

(6) A Certificate issued to a ship shall cease to be valid upon transfer of such a ship to the flag of another State, except as provided in paragraph (7) of this Regulation.

(7) Upon transfer of a ship to the flag of another Party, the Certificate shall remain in force for a period not exceeding five months provided that it would not have expired before the end of that period, or until the Administration issues a replacement Certificate, whichever is earlier. As soon as possible af-

ter the transfer has taken place the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall transmit to the Administration a copy of the Certificate carried by the ship before the transfer and, if available, a copy of the relevant survey report.

Regulation 8

Discharge of Sewage

(1) Subject to the provision of Regulation 9 of this Annex, the discharge of sewage into the sea is prohibited, except when:

- (a) the ship is discharging comminuted and disinfected sewage using a system approved by the Administration in accordance with Regulation 3 (1) (a) at a distance of more than four nautical miles from the nearest land, or sewage which is not comminuted or disinfected at a distance of more than 12 nautical miles from the nearest land, provided that in any case, the sewage that has been stored in holding tanks shall not be discharged instantaneously but at a moderate rate when the ship is en route and proceeding at not less than 4 knots; the rate of discharge shall be approved by the Administration based upon standards developed by the Organization; or
- (b) the ship has in operation an approved sewage treatment plant which has been certified by the Administration to meet the operational requirements referred to in Regulation 3 (1) (a) and (i) of this Annex, and
 - (i) the test results of the plant are laid down in the ship's International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973);
 - (ii) additionally, the effluent shall not produce visible floating solids in, nor cause discolouration of, the surrounding water; or
- (c) the ship is situated in the waters under the jurisdiction of a State and is discharging sewage in accordance with such less stringent requirements as may be imposed by such State.

(2) When the sewage is mixed with wastes or waste water having different discharge requirements, the more stringent requirements shall apply.

Regulation 9

Exceptions

Regulation 8 of this Annex shall not apply to:

- (a) the discharge of sewage from a ship necessary for the purpose of securing the safety of a ship and those on board or saving life at sea; or
- (b) the discharge of sewage resulting from damage to a ship or its equipment if all reasonable precautions have been taken before and after the occurrence of the damage, for the purpose of preventing or minimizing the discharge.

Regulation 10

Reception Facilities

(1) The Government of each Party to the Convention undertakes to ensure the provision of facilities at ports and terminals for the reception of sewage, without causing undue delay to ships, adequate to meet the needs of the ships using them.

(2) The Government of each Party shall notify the Organization for transmission to the Contracting Governments concerned of all cases where the facilities provided under this Regulation are alleged to be inadequate.

Regulation 11

Standard Discharge Connections

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

Standard Dimension of Flanges for Discharge Connections

Description	Dimension
Outside diameter	210 mm
Inner diameter	According to pipe outside diameter
Bolt circle diameter	170 mm
Slots in flange	4 holes 18 mm in diameter equidistantly placed on a bolt circle of the above diameter, slotted to the flange periphery. The slot width to be 18 mm
Flange thickness	16 mm
Bolts and nuts: quantity and diameter	4, each of 16 mm in diameter and of suitable length
The flange is designed to accept pipes up to a maximum internal diameter of 100 mm and shall be of steel or other equivalent material having a flat face. This flange, together with a suitable gasket, shall be suitable for a service pressure of 6 kg/cm ² .	

For ships having a moulded depth of 5 metres and less, the inner diameter of the discharge connection may be 38 millimetres.

APPENDIX

Form of Certificate

International Sewage Pollution Prevention Certificate (1973)

Issued under the Provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, under the Authority of the Government of

(full designation of the country)

by
(full designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973)

Name of Ship	Distinctive Number or Letter	Port Registry	Gross Tonnage	Number of persons which the ship is certified to carry

New/existing ship*
Date of building contract
Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction
Date of delivery

* Delete as appropriate

This is to Certify that:

(1) The ship is equipped with a sewage treatment plant/comminuter/holding tank* and a discharge pipeline in compliance with Regulation 3 (1) (a) (i) to (iv) of Annex IV of the Convention as follows:

*(a) Description of the sewage treatment plant:
Type of sewage treatment plant
Name of manufacturer
The sewage treatment plant is certified by the administration to meet the following effluent standards:**

*(b) Description of comminuter:
Type of comminuter
Name of manufacturer
Standard of sewage after disinfection

*(c) Description of holding tank equipment:
Total capacity of the holding tank m³
Location

(d) A pipeline for the discharge of sewage to a reception facility, fitted with a standard shore connection.

(2) The ship has been surveyed in accordance with Regulation 3 of Annex IV of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, concerning the prevention of pollution by sewage and the survey showed that the equipment of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and the ship complies with the applicable requirements of Annex IV of the Convention.

This Certificate is valid until
Issued at
(place of issue of certificate)

...../...../19.....
(Signature of official issuing the Certificate)

(Seal or stamp of the Issuing Authority, as appropriate)

* Delete as appropriate
** Parameters should be incorporated

Under the provisions of Regulation 7 (2) and (4) of Annex IV of the Convention the validity of this Certificate is extended until

Signed
(Signature of duly authorized official)
Place
Date
(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

ANNEX V
Regulations for the Prevention of Pollution by Garbage from Ships

Regulation 1
Definitions

For the purposes of this Annex:
(1) «Garbage» means all kinds of victual, domestic and operational waste excluding fresh fish and parts thereof, generated during the normal operation of the ship and liable to be disposed of continuously or periodically except those substances which are defined or listed in other Annexes to the present Convention.
(2) «Nearest land». The term «from the nearest land» means from the baseline from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with international law except that, for the purposes of the present Convention «from the nearest land» off the north eastern coast of Australia shall mean from a line drawn from a point on the coast of Australia in

latitude 11°00' South, longitude 142°08' East to a point in latitude 10°35' South, longitude 141°55' East, thence to a point latitude 10°00' South, longitude 142°00' East, thence to a point latitude 9°10' South, longitude 143°52' East, thence to a point latitude 9°00' South, longitude 144°30' East, thence to a point latitude 13°00' South, longitude 144°00' East, thence to a point latitude 15°00' South, longitude 146°00' East, thence to a point latitude 18°00' South, longitude 147°00' East, thence to a point latitude 21°00' South, longitude 153°00' East, thence to a point on the coast of Australia in latitude 24°42' South, longitude 153°15' East.

(3) «Special area» means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographical and ecological condition and to the particular character of its traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by garbage is required. Special areas shall include those listed in Regulation 5 of this Annex.

Regulation 2
Application

The provisions of this Annex shall apply to all ships.

Regulation 3

Disposal of Garbage outside Special Areas

(1) Subject to the provisions of Regulations 4, 5 and 6 of this Annex:

- (a) the disposal into the sea of all plastics, including but not limited to synthetic ropes, synthetic fishing nets and plastic garbage bags is prohibited;
- (b) the disposal into the sea of the following garbage shall be made as far as practicable from the nearest land but in any case is prohibited if the distance from the nearest land is less than:
 - (i) 25 nautical miles for dunnage, linning and packing materials which will float;
 - (ii) 12 nautical miles for food wastes and all other garbage including paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery and similar refuse;

(c) disposal into the sea of garbage specified in sub-paragraph (b) (ii) of this Regulation may be permitted when it has passed through a comminuter or grinder and made as far as practicable from the nearest land but in any case is prohibited if the distance from the nearest land is less than 3 nautical miles. Such comminuted or ground garbage shall be capable of passing through a screen with openings no greater than 25 millimetres.

(2) When the garbage is mixed with other discharges having different disposal or discharge requirements the more stringent requirements shall apply.

Regulation 4

Special Requirements for Disposal of Garbage

(1) Subject to the provisions of paragraph (2) of this Regulation, the disposal of any materials regulated by this Annex is prohibited from fixed or floating platforms engaged in the exploration, exploitation and associated offshore processing of seabed mineral resources, and from all other ships when alongside or within 500 metres of such platforms.

(2) The disposal into the sea of food wastes may be permitted when they have been passed through a comminuter or grinder from such fixed or floating platforms located more than 12 nautical miles from land and all other ships when alongside or within 500 metres of such platforms. Such comminuted or ground food wastes shall be capable of passing through a screen with openings no greater than 25 millimetres.

Regulation 5

Disposal of Garbage within Special Areas

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

- (a) The Mediterranean Sea area means the Mediterranean Sea proper including the gulfs and seas

therein with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the 41° N parallel and bounded to the west by the Straits of Gibraltar at the meridian of 5° 36' W.

- (b) The Baltic Sea area means the Baltic Sea proper with the Gulf of Bothnia and the Gulf of Finland and the entrance to the Baltic Sea bounded by the parallel of the Skaw in the Skagerrak at 57° 44.8' N.
- (c) The Black Sea area means the Black Sea proper with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the parallel 41° N.
- (d) The Red Sea area means the Red Sea proper including the Gulfs of Suez and Aqaba bounded at the south by the rhumb line between Ras si Ane (12° 8.5' N, 43° 19.6' E) and Husn Murad (12° 40.4' N, 43° 30.2' E).
- (e) The «Gulfs area» means the sea area located north west of the rhumb line between Ras al Hadd (22° 30' N, 59° 48' E) and Ras al Fasteh (25° 04' N, 61° 25' E).

(2) Subject to the provisions of Regulation 6 of this Annex:

- (a) disposal into the sea of the following is prohibited:
 - (i) all plastics, including but not limited to synthetic ropes, synthetic fishing nets and plastic garbage bags; and
 - (ii) all other garbage, including paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, dunnage, lining and packing materials;

(b) disposal into the sea of food wastes shall be made as far as practicable from land, but in any case not less than 12 nautical miles from the nearest land.

(3) When the garbage is mixed with other discharges having different disposal or discharge requirements the more stringent requirements shall apply.

(4) Reception facilities within special areas:

- (a) The Government of each Party to the Convention, the coastline of which borders a special area undertakes to ensure that as soon as possible in all ports within a special area, adequate reception facilities are provided in accordance with Regulation 7 of this Annex, taking into account the special needs of ships operating in these areas.
- (b) The Government of each Party concerned shall notify the Organization of the measures taken pursuant to sub-paragraph (a) of this Regulation. Upon receipt of sufficient notifications the Organization shall establish a date from which the requirements of this Regulation in respect of the area in question shall take effect. The Organization shall notify all Parties of the date so established no less than twelve months in advance of that date.

- (c) After the date so established, ships calling also at ports in these special areas where such facilities are not yet available, shall fully comply with the requirements of this Regulation.

Regulation 6

Exceptions

Regulations 3, 4 and 5 of this Annex shall not apply to:

- (a) the disposal of garbage from a ship necessary for the purpose of securing the safety of a ship and those on board or saving life at sea; or
- (b) the escape of garbage resulting from damage to a ship or its equipment provided all reasonable precautions have been taken before and after the occurrence of the damage, for the purpose of preventing or minimizing the escape; or
- (c) the accidental loss of synthetic fishing nets or synthetic material incidental to the repair of such nets, provided that all reasonable precautions have been taken to prevent such loss.

Regulation 7

Reception Facilities

(1) The Government of each Party to the Convention undertakes to ensure the provision of facilities at ports and terminals for the reception of garbage, without causing undue delay to ships, and according to the needs of the ships using them.

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

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

The Parties to the present Protocol,

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

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

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

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

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

have agreed as follows:

ARTICLE I

General Obligations

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

- (a) the present Protocol and the Annex hereto which shall constitute an integral part of the present Protocol; and
- (b) the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as «the Convention»), subject to the modifications and additions set out in the present Protocol.

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

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

ARTICLE II

Implementation of Annex II of the Convention

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

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

ARTICLE III

Communication of Information

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

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

ARTICLE IV

Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession

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

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

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

ARTICLE V

Entry into Force

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

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

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

ARTICLE VI

Amendments

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

ARTICLE VII

Denunciation

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

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

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

ARTICLE VIII

Depositary

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

2. The Depositary shall:

- (a) inform all States which have signed the present Protocol or acceded thereto of:
 - (i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;
 - (ii) the date of entry into force of the present Protocol;
 - (iii) the deposit of any instrument of denunciation of the present Protocol together with the date on which it was received and the date on which the denunciation takes effect;
 - (iv) any decision made in accordance with Article II (1) of the present Protocol;

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

3. As soon as the present Protocol enters into force, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Depositary to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

ARTICLE IX

Languages

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

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

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

ANNEX

MODIFICATIONS AND ADDITIONS 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

Paragraphs (1) to (7) — *No change*

* Signatures omitted.

The existing text of paragraph (8) is replaced by the following:

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

- (i) which substantially alters the dimensions or carrying capacity of the ship; or
- (ii) which changes the type of the ship; or
- (iii) the intent of which in the opinion of the Administration is substantially to prolong its life; or
- (iv) which otherwise so alters the ship that, if it were a new ship, it would become subject to relevant provisions of the present Protocol not applicable to it as an existing ship.

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

Paragraphs (9) to (22) — *No change*

The existing text of paragraph (23) is replaced by the following:

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

Paragraphs (24) and (25) — *No change*

The following paragraphs are added to the existing text:

(26) Notwithstanding the provisions of paragraph (6) of this Regulation, for the purposes of Regulations 13, 13B, 13E and 18 (5) 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 and 18 (6)

of this Annex, «existing oil tanker» means an oil tanker which is not a new oil tanker as defined in paragraph (26) of this Regulation.

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

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

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

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

Regulations 2 and 3 — *No change*

Regulation 4

The existing text of regulation 4 is replaced by the following:

Surveys and Inspections

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

- (a) An initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under Regulation 5 of this Annex is issued for the first time, which shall include a complete survey of its structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material in so far as the ship is covered by this Annex. This survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex.
- (b) Periodical surveys at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, which shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the requirements of this Annex.
- (c) A minimum of one intermediate survey during the period of validity of the Certificate which shall be such as to ensure that the equipment and associated pump and piping systems, including oil discharge monitoring and control systems, crude oil washing systems, oily-water separating equipment and oil filtering systems, fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. In cases where only one such intermediate survey is carried out in any one Certificate validity period, it shall be held not before six months prior to, nor later than six months after the half-way date of the Certificate's period

of validity. Such intermediate surveys shall be endorsed on the Certificate issued under Regulation 5 of this Annex.

(2) The Administration shall establish appropriate measures for ships which are not subject to the provisions of paragraph (1) of this Regulation in order to ensure that applicable provisions of this Annex are complied with.

(3) (a) Surveys of ships as regards the enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it.

(b) The Administration shall institute arrangements for unscheduled inspections to be carried out during the period of validity of the Certificate. Such inspections shall ensure that the ship and its equipment remain in all respects satisfactory for the service for which the ship is intended. These inspections may be carried out by their own inspection services, or by nominated surveyors or by recognized organizations, or by other Parties upon request of the Administration. Where the Administration, under the provisions of paragraph (1) of this Regulation, establishes mandatory annual surveys, the above unscheduled inspections shall not be obligatory.

(c) An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys and inspections as set forth in subparagraphs (a) and (b) of this paragraph, shall as a minimum empower any nominated surveyor or recognized organization to:

- (i) require repairs to a ship; and
- (ii) carry out surveys and inspections if requested by the appropriate authorities of a Port State.

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

(d) When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the Certificate or is such that the ship is not fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment, such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken the Certificate should be withdrawn and the Administration shall be notified immediately; and if the ship is in a port of another Party, the appropriate authorities of the Port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or recognized organization has notified the appropriate authorities of the Port State, the Government of the Port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this Regula-

tion. When applicable, the Government of the Port State concerned shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea or leave the port for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

(e) In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and inspection and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

(4) (a) The condition of the ship and its equipment shall be maintained to conform with the provisions of the present Protocol to ensure that the ship in all respects will remain fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

(b) After any survey of ship under paragraph (1) of this Regulation has been completed, no change shall be made in the structure, equipment, systems, fittings, arrangements or material covered by the survey, without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment and fittings.

(c) Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered which substantially affects the integrity of the ship or the efficiency or completeness of its equipment covered by this Annex the master or owner of the ship shall report at the earliest opportunity to the Administration, the recognized organization or the nominated surveyor responsible for issuing the relevant Certificate, who shall cause investigations to be initiated to determine whether a survey as required by paragraph (1) of this Regulation is necessary. If the ship is in a port of another Party, the master or owner shall also report immediately to the appropriate authorities of the Port State and the nominated surveyor or recognized organization shall ascertain that such report has been made.

Regulations 5, 6 and 7

In the existing text of these Regulations, delete all references to «(1973)» in relation to the International Oil Pollution Prevention Certificate.

Regulation 8

Duration of Certificate

The existing text of Regulation 8 is replaced by the following:

(1) An International Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years from the date of issue, provided that in the case of an oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks for a limited period specified in Regulation 13 (9) of this Annex, the period of validity of the Certificate shall not exceed such specified period.

(2) A Certificate shall cease to be valid if significant alterations have taken place in the con-

struction, equipment, systems, fittings, arrangements or material required without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment of fittings, or if intermediate surveys as specified by the Administration under Regulation 4 (1) (c) of this Annex are not carried out.

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

Regulations 9 to 12 — *No change*

The existing text of Regulation 13 is replaced by the following Regulations:

Regulation 13

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

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

New oil tankers of 20,000 tons deadweight and above

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

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

(a) the moulded draught amidships (dm) in metres (without taking into account any ship's deformation) shall not be less than:

$$dm = 2.0 + 0.02 L;$$

(b) the draughts at the forward and after perpendiculars shall correspond to those determined by the draught amidships (dm) as specified in sub-paragraph (a) of this

paragraph, in association with the trim by the stern of not greater than 0.015 L; and

(c) in any case the draught at the after perpendicular shall not be less than that which is necessary to obtain full immersion of the propeller(s).

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

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

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

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

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

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

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

(9) Existing crude oil tankers referred to in paragraph (7) or (8) of this Regulation may, in lieu of being provided with segregated ballast tanks or operating with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing, operate with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provi-

sions of Regulation 13A of this Annex for the following period:

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

Existing product carriers of 40,000 tons deadweight and above

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

An oil tanker qualified as a segregated ballast oil tanker

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

Regulation 13A

Requirements for Oil Tankers
with Dedicated Clean Ballast Tanks

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

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

(3) An oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks shall be equipped with an oil content meter, approved by the Administration on the basis of specifications recommended by the Organization*, to enable supervision of the oil content

in ballast water being discharged. The oil content meter shall be installed no later than at the first scheduled shipyard visit of the tanker following the entry into force of the present Protocol. Until such time as the oil content meter is installed, it shall immediately before discharge of ballast be established by examination of the ballast water from dedicated tanks that no contamination with oil has taken place.

(4) Every oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks shall be provided with:

- (a) a Dedicated Clean Ballast Tank Operation Manual detailing the system and specifying operational procedures. Such a Manual shall be to the satisfaction of the Administration and shall contain all the information set out in the Specifications referred to in paragraph (2) of this Regulation. If an alteration affecting the dedicated clean ballast tank system is made, the Operation Manual shall be revised accordingly; and
- (b) a Supplement to the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex as set out in Supplement 1 to Appendix III of this Annex. The Supplement shall be permanently attached to the Oil Record Book.

Regulation 13B

Requirements for Crude Oil Washing

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

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

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

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

(5) Every oil tanker operating with crude oil washing systems shall be provided with:

- (a) an Operations and Equipment Manual detailing the system and equipment and specifying operational procedures. Such a Manual shall be to the satisfaction of the Administration and shall contain all the

* 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).

information set out in the Specifications referred to in paragraph (2) of this Regulation. If an alteration affecting the crude oil washing system is made, the Operations and Equipment Manual shall be revised accordingly; and

- (b) a Supplement to the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex as set out in Supplement 2 to Appendix III of this Annex. The Supplement shall be permanently attached to the Oil Record Book.

Regulation 13C

Existing Tankers Engaged in Specific Trades

(1) Subject to the provisions of paragraphs (2) and (3) of this Regulation, Regulation 13 (7) to (10) of this Annex shall not apply to an existing oil tanker solely engaged in specific trades between:

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

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

- (a) subject to the exceptions provided for in Regulation 11 of this Annex, all ballast water, including clean ballast water, and tank washing residues are retained on board and transferred to the reception facilities and the entry in the appropriate Sections of the Supplement to the Oil Record Book referred to in paragraph (3) of this Regulation is endorsed by the competent Port State authority;
- (b) agreement has been reached between the Administration and the Governments of the Port States referred to in sub-paragraph (1) (a) or (b) of this Regulation concerning the use of an existing oil tanker for a specific trade;
- (c) the adequacy of the reception facilities in accordance with the relevant provisions of this Annex at the ports or terminals referred to above, for the purpose of this Regulation, is approved by the Governments of the States Parties to the present Protocol within which such ports or terminals are situated; and
- (d) the International Oil Pollution Prevention Certificate is endorsed to the effect that the oil tanker is solely engaged in such specific trade.

(3) Every oil tanker engaged in a specific trade shall be provided with a Supplement to the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex as set out in Supplement 3 to Appendix III of this Annex. The Supplement shall be permanently attached to the Oil Record Book.

Regulation 13D

Existing Oil Tankers Having Special Ballast Arrangements

(1) Where an existing oil tanker is so constructed or operates in such a manner that it complies at all times with the draught and trim requirements set out in Regulation 13 (2) of this Annex without recourse to the use of ballast water, it shall be deemed to comply with the segregated ballast tank requirements referred to in Regulation 13 (7) of this Annex, provided that all of the following conditions are complied with:

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

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

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

Regulation 13E

Protective Location of Segregated Ballast Spaces

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

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

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

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

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

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

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

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

J = 0.45 for oil tankers of 20,000 tons deadweight
0.30 for oil tankers of 200,000 tons deadweight and above, subject to the provisions of paragraph (3) of this Regulation.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(a) the minimum width of each wing tank or space either of which extends for the full depth of the ship's side or from the deck to the top of the double bottom shall be not less than 2 metres. The width shall be

measured inboard from the ship's side at right angles to the centre line. Where a lesser width is provided the wing tank or space shall not be taken into account when calculating the protecting area « PA_s »; and

(b) the minimum vertical depth of each double bottom tank or space shall be $B/15$ or 2 metres, whichever is the lesser. Where a lesser depth is provided the bottom tank or space shall not be taken into account when calculating the protecting area « PA_b ».

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

Regulation 14 — *No change*

Regulation 15

In the existing text of this Regulation, delete reference to «(1973)» in relation to the International Oil Pollution Prevention Certificate.

Regulations 16 and 17 — *No change*

Regulation 18

Pumping, Piping and Discharge Arrangements of Oil Tankers

Paragraphs (1) to (4) — *No change*

The following paragraphs are added to the existing text:

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

(a) it shall be equipped with oil piping so designed and installed such that oil retention in the lines is minimized; and

(b) means shall be provided to drain all cargo pumps and all oil lines at the completion of cargo discharge, where necessary by 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 for that purpose and connected outboard of the ship's manifold valves.

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

Regulation 19 — *No change*

Regulation 20

In the existing text of this Regulation, delete reference to «(1973)» in relation to the International Oil Pollution Prevention Certificate.

Regulations 21 to 25 -- *No change*

APPENDIX I — LIST OF OILS

No change

APPENDIX II — FORM OF CERTIFICATE

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

INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

Issued under the provisions of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, under the Authority of the Government of

(full designation of the country)

by
(full designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973)

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage

Type of ship:

- Crude oil tanker *
- Product carrier *
- Crude oil product carrier *
- Ship other than an oil tanker with cargo tanks coming under Regulation 2 (2) of Annex I of the Protocol *
- Ship other than any of the above *

Date of building or major conversion contract

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or on which major conversion was commenced

Date of delivery or completion of major conversion

PART A — ALL SHIPS

The ship is equipped with:

for ships of 400 tons gross tonnage and above:

- (a) oily-water separating equipment * (capable of producing effluent with an oil content not exceeding 100 parts per million)
- (b) an oil filtering system * (capable of producing effluent with an oil content not exceeding 100 parts per million)

for ships of 10,000 tons gross tonnage and above:

- (c) an oil discharge monitoring and control system * (additional to (a) or (b) above) or
- (d) oily-water separating equipment and an oil filtering system * (capable of producing effluent with an oil content not exceeding 15 parts per million) in lieu of (a) or (b) above.

Particulars of requirements from which exemption is granted under

Regulation 2 (2) and 2 (4) (a) of Annex I of the Protocol:

.....
.....

Remarks:

Endorsement for existing ships*

This is to certify that this ship has now been so equipped as to comply with the requirements of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as relating to existing ships **

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date
(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

* This entry need not be reproduced on a Certificate other than the first Certificate issued to any ship.

** The period after the entry into force of the Protocol within which oily-water separating equipment, oil discharge control systems, oil filtering systems and/or slop tank arrangements must be provided is set out in Regulations 13A (3), 15 (1) and 16 (4) of Annex I of the Protocol.

PART B — OIL TANKERS*

Carrying Capacity of Ship (m ³)	Deadweight of Ship (metric tons)	Length of Ship (m)

It is certified that this ship is constructed and equipped, and must operate, in accordance with the following:

1. This ship is:

- (a) required to be constructed according to and complies with **
- (b) not required to be constructed according to **
- (c) not required to be constructed according to, but complies with **

the requirements of Regulation 24 of Annex I of the Protocol.

2. This ship is:

- (a) required to be constructed according to and complies with **
- (b) not required to be constructed according to **

the requirements of Regulation 13E of Annex I of the Protocol.

3. This ship is:

- (a) required to be provided with segregated ballast tanks according to, and complies with **
- (b) not required to be provided with segregated ballast tanks according to **
- (c) not required to be provided with segregated ballast tanks according to, but complies with **
- (d) in accordance with Regulation 13C or 13D of Annex I of the Protocol, and as specified in Part C of this Certificate, exempted from **

* This Part should be completed for oil tankers including combination carriers, and those entries which are applicable should be completed for ships other than oil tankers which are constructed and utilized to carry oil in bulk of an aggregate capacity of 200 cubic metres or above.

** Delete as appropriate.

* Delete as appropriate.

the requirements of Regulation 13 of Annex I of the Protocol

- (e) fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing in accordance with the provisions in Regulation 13B of Annex I of the Protocol, in lieu of being provided with segregated ballast tanks *
- (f) provided with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provision of Regulation 13A of Annex I of the Protocol, in lieu of being either provided with segregated ballast tanks or fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing *

4. This ship is:

- (a) required to be fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing according to, and complies with*
- (b) not required to be fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing according to*

the requirements of Regulation 13 (6) of Annex I of the Protocol.

Segregated ballast tanks **

The segregated ballast tanks are distributed as follows:

Tank	Volume (m³)	Tank	Volume (m³)

Dedicated clean ballast tanks **

This ship is operating with dedicated clean ballast tanks until (date), in accordance with the requirements of Regulation 13A of Annex I of the Protocol.

The dedicated clean ballast tanks are designated as follows:

Tank	Volume (m³)	Tank	Volume (m³)

* Delete as appropriate.
** Delete if not applicable.

Manual *

This is to certify that this ship has been supplied with:

- (a) a valid Dedicated Clean Ballast Tank Operation Manual in accordance with Regulation 13A of Annex I of the Protocol **
- (b) a valid Operations and Equipment Manual for Crude Oil Washing in accordance with Regulation 13B of Annex I of the Protocol **.

Identification of the valid Manual
Signed (Signature of duly authorized official)
Place
Date (Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

* Delete if not applicable.
** Delete as appropriate.

Identification of the valid Manual
Signed (Signature of duly authorized official)
Place
Date (Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

PART C — EXEMPTIONS *

This is to certify that this ship is:

- (a) solely engaged in trade between in accordance with Regulation 13C of Annex I of the Protocol **; or
- (b) operating with special ballast arrangements in accordance with Regulation 13D of Annex I of the Protocol **

and is therefore exempted from the requirements of Regulation 13 of Annex I of the Protocol.

Signed (Signature of duly authorized official)
Place
Date (Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

This is to Certify:

That the ship has been surveyed in accordance with Regulation 4 of Annex I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, concerning the prevention of pollution by oil; and 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 that Protocol.

This Certificate is valid until subject to intermediate survey(s) at intervals of
Issued at (Place of issue of Certificate)
..... 19.. (Signature of duly authorized official)
(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Intermediate survey

This is to certify that at an intermediate survey required by Regulation 4 (1) (c) of Annex I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, this ship and the condition thereof were found to comply with the relevant provisions of that Protocol.

Signed (Signature of duly authorized official)
Place
Date
Next intermediate survey due (Seal stamp of the Authority, as appropriate)
Signed (Signature of duly authorized official)
Place
Date
Next intermediate survey due (Seal or stamp of the Authority, as appropriate)
Signed (Signature of duly authorized official)
Place
Date
Next intermediate survey due (Seal stamp of the Authority, as appropriate)
Signed (Signature of duly authorized official)
Place
Date (Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

* Delete if not applicable.
** Delete as appropriate.

APPENDIX III — FORM OF OIL RECORD BOOK

The following forms of Supplements to the Oil Record Book are added to the existing form:

Supplement 1**FORM OF SUPPLEMENT TO OIL RECORD BOOK FOR OIL TANKERS OPERATED WITH DEDICATED CLEAN BALLAST TANKS***

Name of ship
 Distinctive numbers or letters
 Total cargo carrying capacity cubic metres
 Total dedicated clean ballast capacity cubic metres

The following tanks are designated as dedicated clean ballast tanks:

Tank	Volume (m ³)	Tank	Volume (m ³)

Note: The periods covered by the Supplement should be consistent with the periods covered by the Oil Record Book.

(A) Ballasting of dedicated clean ballast tanks

101.	Identity of tank(s) ballasted			
102.	Date and position of ship when water intended for flushing, or port ballast was taken to dedicated clean ballast tank(s)			
103.	Date and position of ship when pump(s) and lines were flushed to slop tank			
104.	Date and position of ship when additional ballast water was taken to dedicated clean ballast tank(s)			
105.	Date, time and position of ship when (a) valves to slop tank, (b) valves to cargo tanks, (c) other valves affecting the clean ballast system were closed			
106.	Quantity of clean ballast taken on board			

The undersigned certifies that, in addition to the above, all sea valves, cargo tank and pipeline connexions and connexions between tanks or inter-tank connexions, were secured on the completion of ballasting of dedicated clean ballast tanks.

Date of entry Officer in charge
 Master

(B) Discharge of clean ballast

107.	Identity of tank(s)			
108.	Date, time and position of ship at start of discharge of clean ballast (a) to sea, or (b) into reception facility			

(*) This Supplement should be attached to the Oil Record Book for oil tankers operating with dedicated clean ballast tanks in accordance with Regulation 13A of Annex I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973. Other information as required should be entered in the Oil Record Book.

109.	Date, time and position of ship upon completion of discharge to sea			
110.	Quantity discharged (a) to sea, or (b) into reception facility			
111.	Was the ballast water checked for oil contamination before discharge?			
112.	Was the discharge monitored during discharge by an oil content meter?			
113.	Was there any indication of oil contamination of the ballast water before or during discharge?			
114.	Date and position of ship when pump and lines were flushed after loading			
115.	Date, time and position of ship when (a) valves to slop tank, (b) valves to cargo tanks, (c) other valves affecting the clean ballast system were closed			
116.	Quantity of polluted water transferred to slop tank(s). [Identify slop tank(s)]			

The undersigned certifies that, in addition to the above, all sea valves, overboard discharge valves, cargo tank and pipeline connexions and connexions between tanks or inter-tank connexions, were secured on completion of discharge of clean ballast and that the pump(s) and pipes designated for clean ballast operations were properly cleaned upon completion of discharge of clean ballast.

Date of entry Officer in charge
 Master

Supplement 2**FORM OF SUPPLEMENT TO OIL RECORD BOOK FOR CRUDE OIL TANKERS OPERATING WITH A CARGO TANK CLEANING PROCEDURE USING CRUDE OIL WASHING***

Name of ship
 Distinctive number or letters
 Total cargo carrying capacity cubic metres
 Voyage from to
 [Port(s)] (date) [Port(s)] (date)

Notes: The periods covered by the Supplement should be consistent with the periods covered by the Oil Record Book.

The cargo tanks crude oil washed should be those laid down in the Operations and Equipment Manual required by Regulation 13B (5) (a) of the Protocol.

A separate column should be used for each tank washed or water rinsed.

(A) Crude oil washing

201.	Date when and port where crude oil washing was carried out or ship's position if carried out between two discharge ports			
202.	Identity of tank(s) washed (see Note 1)			

* This Supplement should be attached to the Oil Record Book for crude oil tankers operating with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing in accordance with Regulation 13B of Annex I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, and is intended to replace Section (e) of the Oil Record Book. Details of ballasting and deballasting and other information required should be entered in the Oil Record Book.

203.	Number of machines in use			
204.	Commenced washing (a) date and time (b) ullage			
205.	Washing pattern employed (see Note 2)			
206.	Washing line pressure			
207.	Completed or stopped washing (a) date and time (b) ullage			
208.	Remarks			

The tanks were washed in accordance with programmes given in the operations and equipment manual (see Note 3) and confirmed dry on completion.

Date of entry Officer in charge
Master

Note 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.

Note 2 In accordance with the Operations and Equipment Manual, enter whether single-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.

Note 3 If the programmes given in the Operations and Equipment Manual are followed, then details must be given under Remarks.

(B) Water rinsing or flushing of tank bottoms

209.	Date and position of ship when rinsing or flushing was carried out			
210.	Identity of tank(s) and date			
211.	Volume of water used			
212.	Transferred to: (a) reception facilities (b) slop tank(s) [identify slop tank(s)]			

Date of entry Officer in charge
Master

Supplement 3

**FORM OF SUPPLEMENT TO OIL RECORD BOOK
FOR OIL TANKERS ENGAGED IN SPECIFIC TRADES***

Name of ship
Distinctive number or letters
Total cargo carrying capacity cubic metres
Total ballast water capacity required for compliance with Regulation 13 (2) and (3) of Annex I of the Protocol cubic metres
Voyages from to
[Port(s)] [Port(s)]

Note: The periods covered by the Supplement should be consistent with the periods covered by the Oil Record Book.

(*) This Supplement should be attached to the Oil Record Book for oil tankers engaged in specific trades in accordance with Regulation 13C of Annex I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, and is intended to replace sections (d), (f), (g) and (i) of the Oil Record Book. Other information required should be entered in the Oil Record Book.

(A) Loading of ballast water

301.	Identity of tank(s) ballasted			
302.	Date and position of ship when ballasted			
303.	Total quantity of ballast loaded in cubic metres			
304.	Method of calculating ballast quantity			
305.	Remarks			
306.	Date and signature of officer in charge			
307.	Date and signature of Master			

(B) Re-allocation of ballast water within the ship

308.	Reason for re-allocation			
309.	Date and signature of officer in charge			
310.	Date and signature of Master			

(C) Ballast water discharge to reception facility

311.	Date and port(s) where ballast water was discharged			
312.	Name or designation of reception facility			
313.	Total quantity of ballast water discharged in cubic metres			
314.	Method of calculating ballast quantity			
315.	Date and signature of officer in charge			
316.	Date and signature of Master			
317.	Date, signature and stamp of port authority official			

ANNEX II

Regulations for the Control of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk

No change

ANNEX III

Regulations for the Prevention of Pollution by Harmful Substances Carried by Sea in Packaged Forms, or in Freight Containers, Portable Tanks or Road and Rail Tank Wagons

No change

ANNEX IV

Regulations for the Prevention of Pollution by Sewage from Ships

No change

ANNEX V

Regulations for the Prevention of Pollution by Garbage from Ships

No change



DIÁRIO DA REPÚBLICA

Depósito legal n.º 8814/85

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 — A renovação das assinaturas ou a aceitação de novos assinantes para qualquer das publicações oficiais deverá efectuar-se até ao final do mês de Janeiro, no que se refere às assinaturas anuais ou para as do 1.º semestre, e até 31 de Julho, para as que corresponderem ao 2.º semestre.

2 — Preço de página para venda avulso, 4\$; preço por linha de anúncio, 86\$.

3 — 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 legislatura serão adquiridos ao preço de capa.

4 — 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 464\$00

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncios e a assinaturas do «Diário da República» e do «Diário da Assembleia da República» deve ser dirigida à administração da Imprensa Nacional-Casa da Moeda, E. P., Rua de D. Francisco Manuel de Melo, 5 — 1092 Lisboa Codex