

alínea (a) deste parágrafo, em associação com o trim pela popa não superior a 0,015L; e

(c) em qualquer caso o calado na perpendicular AR não deverá ser menor do que aquele necessário para obter a imersão total das hélices.

(3) Em nenhum caso a água de lastro será transportada nos tanques de óleo exceto em condições de tempo tão severas que na opinião do Comandante, seja necessário transportar água de lastro adicional em tanques de óleo, para a segurança do navio. Água de lastro adicional será tratada e descarregada em conformidade com a Regra 9 e de acordo com os requisitos da Regra 15 deste Anexo, devendo ser feito um lançamento no Livro de Registro de Óleo referido na Regra 20 deste Anexo.

(4) Qualquer petroleiro que não seja obrigado a possuir tanques de lastro segregado de acordo com o parágrafo (1) desta Regra pode, contudo, ser qualificado como um petroleiro de lastro segregado, desde que, no caso de um petroleiro de comprimento igual ou superior a 150 metros, atenda ele totalmente aos requisitos dos parágrafos (2) e (3) desta Regra e no caso de petroleiro de comprimento inferior a 150 metros as condições de lastro segregado deverão satisfazer a Administração.

REGRA 14

Segregação de Óleo e Lastro de Água

(1) Exceto como estabelecido no parágrafo (2) desta Regra, nos navios novos de arqueação bruta igual ou superior a 4.000 que não sejam petroleiros e nos petroleiros novos de arqueação bruta igual ou superior a 150, nenhuma água de lastro será transportada em qualquer tanque de óleo combustível.

(2) Onde condições anormais ou a necessidade de transportar grandes quantidades de óleo combustível tornar necessário o transporte de água de lastro que não seja um lastro limpo em qualquer tanque de óleo combustível, essa água de lastro será descarregada em instalações de recebimento ou no mar, de conformidade com a Regra 9, utilizando-se o equipamento especificado na Regra 16 (2) deste Anexo e será feito um lançamento a respeito no Livro de Registro de Óleo.

(3) Todos os outros navios deverão atender aos requisitos do parágrafo (1) desta Regra tanto quanto seja possível e razoável.

REGRA 15

Retenção de Óleo a Bordo

(1) Sujeitos às disposições dos parágrafos (5) e (6) desta Regra, os petroleiros de arqueação bruta igual ou superior a 150 serão equipados com instalações de acordo com os requisitos dos parágrafos (2) e (3) desta Regra, sob a condição de que nos casos de petroleiros existentes os requisitos para os sistemas de monitoragem e controle da descarga de óleo e arranjo dos tanques de resíduos serão aplicados três anos após a data da entrada em vigor da presente Convenção.

(2) (a) devem ser fornecidos meios adequados para limpeza dos tanques de carga e transferência dos resíduos de lastro sujo e lavagens de tanques, dos tanques de carga para um tanque de resíduo aprovado pela Administração.

Em petroleiros existentes qualquer tanque de carga pode ser escolhido para ser tanque de resíduo.

(b) neste sistema, instalações devem ser providas para transferir os resíduos de óleo para um tanque de resíduo ou para uma combinação de tanques de resíduo de tal modo que qualquer efluente descarregado no mar o seja de maneira a cumprir com as disposições da Regra 9 deste Anexo;

(c) os arranjos dos tanques de resíduo ou combinação de tanques de resíduo terão uma capacidade necessária para guardar os resíduos oriundos da lavagem dos tanques, resíduos de óleo e resíduos de lastro sujo mas cujo total não deve ser de menos de 3 por cento da capacidade de transporte de óleo do navio, exceto que, onde forem instalados tanques de lastro segregado, de acordo com a Regra 13 deste Anexo ou onde dispositivos tais como edutores que envolvam a utilização de água adicional para a lavagem não forem instalados, a Administração pode aceitar 2 por cento. Petroleiros novos de mais de 70.000 toneladas de porte bruto deverão ser providos, pelo menos, de dois tanques de resíduo;

(d) os tanques de resíduos serão assim projetados, particularmente a respeito das posições das entradas e saídas, diafragmas ou vertedores, se instalados, de modo a evitar uma turbulência excessiva e arrastamento de óleo ou emulsão com a água.

(3) (a) deverá ser instalado um sistema de monitoragem e controle da descarga de óleo, aprovado pela Administração. Ao considerar aspecto do medidor do conteúdo de óleo a ser incorporado ao sistema, a Administração deverá ter atenção às especificações recomendadas pela Organização*. O sistema deverá ser equipado com um mecanismo de registro para fornecer um registro contínuo da descarga em litros por milha náutica e a quantidade total descarregada, ou o conteúdo de óleo e a razão de descarga. Este registro deverá identificar a hora e a data e será mantido pelo menos, por 3 anos. O sistema monitor e de controle da descarga de óleo deverá entrar em operação quando houver qualquer descarga do efluente para o mar e deverá ser tal que assegure que qualquer descarga de mistura oleosa cesse imediatamente quando a razão instantânea de descarga de óleo exceda a permitida pela Regra 9 (1) (a) deste Anexo. Qualquer falha desse sistema monitor e de controle deverá parar a descarga e deve ser anotada no Livro de Registro de Óleo. Um método alternativo, operado manualmente, deverá ser provido e pode ser usado no caso de tal falha, mas a unidade defeituosa deverá ser posta a operar antes que o petroleiro inicie sua próxima viagem lastrado, a menos que se dirija para um porto de reparos. Os petroleiros existentes cumprirão com todas as disposições acima especificadas exceto que a parada da descarga pode ser realizada anualmente e a razão de descarga pode ser estimada pelas características da bomba;

(b) deverão ser providos detetores de interface de óleo/água eficazes, aprovados pela Administração, para uma determinação rápida e precisa da interface de óleo/água nos tanques de resíduo e deverão estar disponíveis para uso em outros tanques onde for efetuada a separação de óleo e água e dos quais se pretende descarregar o efluente diretamente para o mar;

(c) as instruções de operação do sistema deverão estar de acordo com um manual de operação aprovado pela Administração. Devem elas cobrir as operações tanto manual como automática e se destinarão a assegurar que em nenhum momento o óleo será descarregado exceto em cumprimento das condições especificadas na Regra 9 deste Anexo.*

(*) É feita referência às Recomendações sobre as Especificações Internacionais de desempenho para o Equipamento Separador de Óleo/Água e Medidores de Conteúdo de Óleo, adotadas pela Resolução A.233 (VII).

(4) Os requisitos dos parágrafos (1), (2) e (3) desta Regra se aplicarão a petroleiros de arqueação bruta inferior a 150, para os quais o controle da descarga de óleo, de acordo com a Regra 9 deste Anexo, será efetuada pela retenção do óleo a bordo com descarga subsequente, de todas as lavagens contaminadas, em instalações de recebimento. A quantidade total de água e óleo usada para a lavagem e recolhida em seguida para um tanque de armazenagem será registrada no Livro de Registro de Óleo. Esta quantidade total será descarregada em instalações de recebimento a menos que tenham sido feitos arranjos adequados de modo a assegurar que qualquer efluente, cuja descarga no mar seja permitida, seja eficazmente controlado de modo a garantir o cumprimento das disposições da Regra 9 deste Anexo.

(5) A Administração pode dispensar os requisitos dos parágrafos (1), (2) e (3) desta Regra para qualquer petroleiro engajado exclusivamente em viagens de 72 horas ou menos de duração e dentro de 50 milhas náuticas da terra mais próxima, desde que o petroleiro não seja obrigado a possuir e não possua um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo (1973). Qualquer uma dessas dispensas será sujeita à condição de que o petroleiro deverá reter a bordo todas as misturas oleosas para posterior descarga em instalações de recebimento e que a Administração declare como adequadas as instalações disponíveis para o recebimento de tais misturas oleosas.

(6) Quando o equipamento que, na opinião da Administração, é exigido pela Regra 9 (1) (a) (VI) deste Anexo e especificado na alínea (3) (a) desta Regra não é possível ser obtido para controle da descarga de produtos refinados leves (óleos claros), a Administração pode dispensar o atendimento de tal exigência, desde que a descarga só seja permitida de acordo com os procedimentos estabelecidos pela Organização, os quais deverão satisfazer as condições da Regra 9 (1) (a) deste Anexo, exceto a obrigação de possuir, em operação um sistema de monitoragem e controle da descarga de óleo. A Organização deverá rever a disponibilidade do equipamento em intervalos de tempo que não excedam doze meses.

(7) Os requisitos dos parágrafos (1), (2) e (3) desta Regra não se aplicarão aos petroleiros transportando asfalto, nos quais o controle da descarga do asfalto, de acordo com a Regra 9 deste Anexo será efetuado pela retenção a bordo dos resíduos do asfalto e descarga de todas as lavagens contaminadas em instalações de recebimento.

REGRA 16

Sistema de Monitoragem e Controle da Descarga de Óleo e Equipamento Separador de Óleo/Água.

(1) Qualquer navio de arqueação bruta igual ou superior a 400 será equipado com um equipamento separador de óleo/água ou um sistema de filtragem em atendimento às disposições do parágrafo (6) desta Regra. Qualquer navio desde que transporte grande quantidade de óleo combustível cumprirá com o parágrafo (2) desta Regra ou com o parágrafo (1) da Regra 14.

(*) É feita referência ao "Clean Seas Guide for — Oil Tankers" publicado pela "Internacional Chamber of Shipping" e "Oil Companies International Marine Forum".

(2) Qualquer navio de arqueação bruta igual ou superior a 10.000 será equipado:

(a) em adição aos requisitos do parágrafo (1) desta regra, com um sistema de monitoragem e controle de descarga de óleo em atendimento ao parágrafo (5) desta Regra; ou

(b) como alternativa aos requisitos do parágrafo (1) e alínea (2) (a) desta Regra, com um equipamento separador de óleo/água em atendimento ao parágrafo (6) desta Regra e com um eficaz sistema de filtragem, atendendo ao parágrafo (7) desta Regra.

(3) A Administração deverá se assegurar de que navios de arqueação bruta inferior a 400 estejam equipados, tanto quanto seja praticável, para reter a bordo óleo ou misturas oleosas ou para descarregá-los de acordo com os requisitos da Regra 9 (1) (b) deste Anexo.

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

(5) Um sistema de monitoragem e controle da descarga de óleo deverá ter seu projeto aprovado pela Administração. Ao considerar o projeto do medidor de conteúdo de óleo a ser incorporado ao sistema, a Administração deverá estar atenta às especificações recomendadas pela Organização*. O sistema deve ser equipado com um aparelho de registro para proporcionar um registro contínuo de conteúdo de óleo em partes por milhão. Este registro deverá indicar a hora e data e será mantido pelo menos por três anos. O sistema de monitoragem e controle em operação quando houver qualquer descarga de efluente para o mar e deverá ser tal, que assegure que qualquer descarga de mistura oleosa cessará imediatamente quando o conteúdo de óleo do efluente exceder o permitido pela Regra 9 (1) (b) deste Anexo. Qualquer falha deste sistema de monitoragem e controle fará cessar a descarga e será anotada no livro Registro de Óleo. A unidade defeituosa deverá ser posta a funcionar antes de o navio iniciar sua próxima viagem, a menos que ele esteja se dirigindo a um porto de reparos. Os navios existentes deverão cumprir com as disposições acima especificadas exceto quanto ao fato de que a parada da descarga pode ser feita manualmente.

(*) É feita referência à Recomendação sobre Especificações Internacionais de desempenho para Equipamento Separador de Óleo/Água e Medidores de Conteúdo de Óleo, adotadas pela Organização pela Resolução A. 233 (VII).

(6) O equipamento separador de óleo/água ou um sistema de filtragem de óleo deverá ter seu projeto aprovado pela Administração e ser tal que assegure que qualquer mistura oleosa descarregada no mar após ter passado pelo separador ou pelos sistemas de filtragem terá um conteúdo de óleo de não mais de 100 partes por milhão. Ao considerar o projeto de tal equipamento a Administração deverá ter atenção às especificações recomendadas pela Organização. (*)

(7) O sistema de filtragem de óleo, referido no parágrafo (2) (b) desta Regra deverá ter seu projeto aprovado pela Administração e ser tal que receba a descarga proveniente do sistema separador e produza um efluente cujo conteúdo de óleo não exceda 15 parte por milhão. Deve ser provido de dispositivos de alarme para indicar quando este nível não pode ser mantido.

REGRA 17

Tanques de Resíduos

(1) Todo navio de arqueação bruta igual ou superior a 400 será provido de tanque ou tanques de capacidade adequada, levando-se em consideração o tipo das máquinas e a extensão da viagem, para receber os resíduos oleosos que não possam ser tratados de outra maneira, de acordo com os requisitos deste Anexo, tais como os resultados da purificação de óleos combustíveis e lubrificantes e de vazamentos de óleo nos compartimentos de máquinas.

(2) Nos navios novos, tais tanques serão projetados e construídos de modo a que fiquem facilitada sua limpeza e descarga dos resíduos para as instalações de recebimento. Os navios existentes deverão cumprir com esta exigência tanto quanto seja razoável e praticável.

REGRA 18

Instalação de bombas, Canalizações e Dispositivos de Descarga de Petróleos

(1) Todo petroleiro, deverá ter no convés aberto, de ambos os bordos do navio, um plano de válvu-

(*) É feita referência à Recomendação sobre as Especificações Internacionais sobre o desempenho do Equipamento Separador de Óleo/Água e Medidores de Conteúdo de Óleo, adotada pela Organização pela Resolução A. 233 (VII).

las de descarga, em conexão com as instalações de recebimento, para descarga de água de lastro sujo ou da água contaminada por óleo.

(2) Em todo petroleiro as canalizações para descarga para o mar de efluentes que possa ser permitida de acordo com a Regra 9 deste Anexo, deverão ser dirigidas para o convés aberto ou para os bordos do navio, acima da linha d'água na condição de navio com o máximo lastro. Podem ser aceitos arranjos diferentes de canalizações para permitir a operação do modo admitido nas alíneas (4) (a) e (b) desta Regra.

(3) Deverão, nos petroleiros novos, ser providos meios que permitam que se possa parar a descarga de efluentes para o mar, de uma posição no convés superior ou acima dele, situada de modo que se possa observar visualmente o plano de válvulas referido no parágrafo (1) desta Regra e o efluentes proveniente das canalizações referidas no parágrafo (2) desta Regra. Não há necessidade de serem providos meios, na posição de observação, para parar a descarga, se existir um sistema de comunicações eficaz tal como telefone ou sistema rádio entre a posição de observação e a posição de controle da descarga.

(4) Todas as descargas serão localizadas acima da linha d'água exceto que:

(a) O lastro segregado e o lastro limpo podem ser descarregados abaixo da linha d'água nos portos e nos terminais ao largo.

(b) Os navios existentes que, sem alterações, não sejam capazes de descarregar o lastro segregado acima da linha d'água podem fazê-lo abaixo da linha d'água desde que tenha sido feito imediatamente antes da descarga um exame no tanque o qual tenha estabelecido que não houve nenhuma contaminação por óleo.

REGRA 19

Conexão Padrão para Descarga

Afim de permitir que as canalizações provenientes das instalações de recebimento sejam conectadas com a rede do navio para descarga de resíduos dos porões das máquinas, ambas deverão estar providas de uma conexão padrão para descarga, de acordo com a seguinte tabela:

Dimensões Padrão de Flanges para Conexões de Descargas:

Descrição	Dimensão
Diâmetro Externo	215 mm
Diâmetro Interno	De acordo com o diâmetro externo da canalização
Diâmetro do Círculo do Furação	163 mm
Ranburas no flange	6 furos de 22mm de diâmetro, igualmente espaçados entre si, alinhados num círculo de diâmetro igual ao acima citado numa ranhura na periferia do flange. A largura da ranhura de 22mm.
Espessura do flange	20 mm
Parafusos e porcas: quantidade e diâmetro.	6 com diâmetro de 20 mm e de comprimento adequado.

O flange é projetado para receber canalizações de um diâmetro interno máximo de 125 mm e deverá ser de aço ou outro material equivalente, tendo uma superfície plana. Este flange, juntamente com uma junta de material à prova de óleo, deverá ser adequado a suportar uma pressão de serviço de 6 kg/cm².

REGRA 20

Livro de Registro de Óleo

(1) Todo petroleiro de arqueação bruta igual ou superior a 150 e todo navio de arqueação bruta igual ou superior a 400 que não seja um petroleiro deverá possuir um Livro de Registro de Óleo, seja como parte do diário náutico ou seja de outro modo, na forma especificada no Apêndice III deste Anexo.

(2) O Livro de Registro de Óleo será preenchido em cada ocasião, tanque por tanque, sempre que ocorrer no navio qualquer uma das seguintes operações:

(a) para petroleiros

- (I) carregamento de óleo de carga;
- (II) transferência interna, quando em viagem, do óleo de carga;
- (III) abertura ou fechamento das válvulas ou dispositivos similares que fazem a interconexão dos tanques de carga, antes das operações de carga e descarga ou após as mesmas;
- (IV) a abertura ou fechamento dos meios de comunicação entre a canalização de carga e a canalização de lastro;
- (V) abertura ou fechamento das válvulas de costado antes, durante e pós as operações de carga e descarga;
- (VI) descarga de óleo de carga;
- (VII) lastreamento dos tanques de carga;
- (VIII) limpeza dos tanques de carga;
- (IX) descarga de lastro, exceto quando proveniente dos tanques de lastro segregado;
- (X) descarga da água proveniente dos tanques de resíduo;
- (XI) remoção dos resíduos;
- (XII) descarga, pelo costado, da água dos porões que tenha se acumulado nos compartimentos de máquinas, durante a estadia no porto e descarga rotineira para o mar da água dos porões que tenha se acumulado nos compartimentos de máquinas.

(b) para navios que não sejam petroleiros

- (I) lastreamento ou limpeza dos tanques de óleo combustível ou dos espaços de óleo de carga;
- (II) descarga do lastro ou da água de limpeza, proveniente dos tanques referidos em (I) desta alínea;
- (III) remoção de resíduos, e
- (IV) descarga, pelo costado, da água dos porões que tenha se acumulado nos compartimentos de máquinas durante a estadia no porto e descarga rotineira para o mar da água dos porões que tenha se acumulado nos compartimentos de máquinas.

(3) No caso de tal descarga de óleo ou mistura oleosa como referido na Regra 11 deste Anexo ou no caso de descarga acidental ou qualquer outra descarga excepcional de óleo a que esta Regra não tenha feito exceção, deverá ser feito um lançamento no Livro de Registro de Óleo, das circunstâncias e razões que levaram à descarga.

(4) Cada operação descrita no parágrafo (2) desta Regra deverá, sem demora, ser totalmente registrada no Livro de Registro de Óleo de modo que todos os lançamentos no livro apropriado

para essa operação sejam bem detalhados cada seção do livro será assinada pelo oficial ou oficiais encarregados das operações em causa e será rubricada pelo Comandante do navio. Os lançamentos no Livro de Registro de Óleo serão feitos na língua oficial do Estado cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar e em inglês ou francês nos navios portadores de um Certificado Internacional para Prevenção da Poluição por Óleo (1973). Os lançamentos na língua nacional oficial do Estado cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar prevalecerão em caso de disputa ou discrepância.

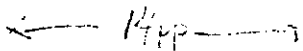
(5) O Livro de Registro de Óleo será mantido em local prontamente acessível para inspeção em qualquer ocasião que se fizer necessária e, exceto no caso de navio desguarnecido e sendo rebocado, será conservado a bordo. Esse livro deverá ser guardado durante um período de três anos a partir da data do último lançamento.

(6) A autoridade competente do Governo de uma Parte da Convenção pode inspecionar o Livro de Registro de Óleo a bordo de qualquer navio a que se aplique este Anexo, quando o mesmo estiver em seus portos ou terminais ao largo e pode tirar cópia de qualquer lançamento desse livro, podendo solicitar ao Comandante que certifique ser ele uma cópia autêntica de tal lançamento. Qualquer cópia assim feita, que tenha sido certificada pelo Comandante do navio como sendo uma cópia autêntica de um lançamento feito no Livro de Registro de Óleo do navio será aceita em qualquer processo judicial como uma evidência dos fatos estabelecidos no lançamento.

A inspeção de um Livro de Registro de Óleo e a retirada de uma cópia autêntica pela autoridade competente de conformidade com este parágrafo deverá ser feita o mais rápido possível de modo a não causar demora desnecessária ao navio.

(a) avaria de costado

(I) Extensão longitudinal (lc):



(II) Extensão transversal (tc):

(do costado para dentro perpendicularmente à linha de centro, no nível correspondente à borda livre de verão determinada).

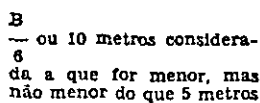
(III) Extensão vertical (vc):

(b) avaria de fundo

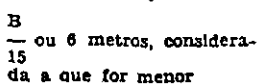
(I) Extensão longitudinal (ls):



(II) Extensão transversal (ts):



(III) Extensão vertical a partir da linha base (vs)



REGRA 21

Requisitos Especiais para Plataformas de Perfuração e outras Plataformas

Plataformas de perfuração fixas ou flutuantes e outras quando empregadas na exploração, exploração e processamentos associados, ao largo da costa, dos recursos minerais do fundo do mar e outras plataformas, deverão atender aos requisitos deste Anexo, aplicáveis aos navios de arqueação bruta igual ou superior a 400 que não sejam petroleiros, exceto que:

(a) devem ser equipadas, tanto quanto for praticável, com as instalações requeridas nas Regras 16 e 17 deste Anexo;

(b) devem manter um registro de todas as operações que envolvam descargas de óleo ou misturas oleosas, num modelo aprovado pela Administração; e

(c) em qualquer área especial e sujeitas às disposições da Regra 11 deste Anexo, a descarga para o mar, de óleo ou misturas oleosas será proibida, exceto quando o conteúdo de óleo da descarga sem diluição não exceder 15 partes por milhão.

CAPÍTULO III

Requisitos para minimizar a poluição por óleo oriundo de petroleiros, devido a avarias no costado e no fundo.

REGRA 22

Avarias Hipotéticas

Para fins de cálculo do vazamento hipotético de óleo dos petroleiros, avarias de extensão tridimensional, com forma de paralelepípedo, no costado ou no fundo do navio são admitidos como se segue. No caso de avarias no fundo, duas condições são estabelecidas adiante para serem aplicadas individualmente a determinadas partes do petroleiro.

1 — $\frac{L}{3}$ ou 14,5 metros, considerada a que for menor.

B — ou 11,5 metros, considerada a que for menor.

a partir da linha base para cima, sem limite.

Para 0,3L a partir da perpendicular AV do navio.

Qualquer outra parte do navio

L — ou 56 metros, considerada o que for menor, 5 metros.

B — ou 10 metros considerada a que for menor, mas não menor do que 5 metros

B — ou 6 metros, considerada a que for menor

(2) Sempre que os símbolos utilizados nesta Regra aparecerem nesse Capítulo, terão eles o significado que lhes é atribuído nesta Regra.

REGRA 23

Vazamento Hipotético de Óleo

(1) Os vazamentos hipotéticos de óleo no caso de avaria no costado (0c) e no fundo (0s) serão calculados com relação aos compartimentos avariados e para todos os locais concebíveis ao longo do comprimento do navio, para as extensões definidas na Regra 22 deste Anexo, pelas seguintes fórmulas:

(a) para avarias no costado:

$$O_c = W_i + K_i c_i \quad (I)$$

(b) para avarias no fundo

$$O_s = - \left(\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i \right) \quad (II)$$

1

Onde: W_i = volume de um tanque lateral em metros cúbicos, considerado como tendo sido avariado como especificado na Regra 22 deste Anexo;

W_i para um tanque de lastro segregado pode ser tomado igual a zero,

C_i = volume de um tanque central em metros cúbicos considerado como tendo sido avariado como especificado na Regra 22 deste Anexo;

C_i para um tanque de lastro segregado pode ser tomado igual a zero,

$K_i = 1 - \frac{t_c}{b_i}$; quando b_i for igual ou maior que t_c , k_i será tomado igual a zero,

t_c
 b_i

$Z_i = 1 - \frac{h_i}{v_s}$; quando h_i for igual ou maior do que v_s , Z_i será tomado igual a zero,

h_i
 v_s

b_i = largura em metros do tanque lateral considerado, a partir do costado para dentro perpendicularmente à linha de centro, no nível correspondente à borda livre de verão determinada,

h_i = altura mínima em metros do duplo-fundo considerado; onde não houver duplo-fundo, h_i será tomado igual a zero.

Sempre que os símbolos utilizados neste parágrafo apareçam neste Capítulo, terão eles o significado que lhes é atribuído nesta Regra.

(2) Se um espaço vazio ou tanque de lastro segregado de um comprimento menor que l_c , como definido na Regra 22 deste Anexo estiver localizado entre tanques laterais de óleo, o valor O_c na fórmula (I) pode ser calculado na base de que o volume W_i seja o volume real de tal tanque (quando eles forem de igual capacidade) ou do menor dos dois tanques (se diferirem em capacidade) adjacentes a tal espaço, multiplicado por S_i como definido abaixo e tomando para todos os outros tanques laterais envolvidos em tal colisão, o valor do volume total real.

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

Onde: l_i = comprimento em metros, do espaço vazio ou do tanque de lastro segregado considerado.

(3) (a) Somente serão levados em conta os tanques de duplo fundo que estejam vazios ou

carregando água limpa quando os tanques acima estejam com carga.

(b) Quando o duplo fundo não se estende por todo o comprimento e toda a largura do tanque considerado, admite-se como não existente o duplo fundo e o volume dos tanques situados acima da área avariada do fundo será incluído na fórmula (II), mesmo que não se considere o tanque como avariado em razão da instalação desse duplo fundo parcial.

(c) Os pocetos de aspiração podem ser desprezados no cálculo do valor de h quando possuírem uma área não excessiva e se estenderem para baixo do tanque a uma distância mínima, inferior à metade da altura do duplo fundo. Se a profundidade de tal poceto for superior à metade da altura do duplo fundo, h será tomado igual à altura do duplo fundo menos a do poceto.

As canalizações provenientes desses pocetos deverão, ser instaladas no interior dos duplos fundos, ser equipadas com válvulas ou outros dispositivos de fechamento localizados nas saídas do tanque a que servem a fim de evitar o vazamento do óleo no caso de avaria na canalização. Tais canalizações deverão ser instaladas o mais alto possível em relação ao fundo do casco. Quando o tanque contiver carga de óleos, essas válvulas deverão ser mantidas permanentemente fechadas quando no mar, exceto que podem ser abertas somente nos casos de necessidade de transferência de carga para fins de compassar o navio.

(4) No caso em que a avaria de fundo atingir simultaneamente quatro tanques centrais o valor de O_s pode ser calculado de acordo com a fórmula $O_s = 1/4 (E Z_1 W_1 + E Z_1 C_1)$ (III)

(5) Uma Administração pode como meio de redução do vazamento de óleo, em caso de avaria no fundo, um sistema instalado para transferência de carga, tendo uma aspiração de emergência de grande potência em cada tanque de óleo de carga e capaz de transferir o óleo de um ou vários tanques avariados para os tanques de lastro segregado ou para os tanques de carga que estejam disponíveis caso se possa assegurar que esses últimos têm uma suficiente ulagem.

Essa concessão, todavia, dependerá da capacidade de o sistema transferir em duas horas um volume de óleo igual à metade da capacidade do maior dos tanques avariados e da disponibilidade de tanques de lastro ou de carga para absorver esse volume. A redução em questão será considerada apenas para o cálculo de O_s pela fórmula (III).

As canalizações para tais aspirações devem ser instaladas pelo menos a uma altura não menor do que a extensão vertical da avaria do fundo v_a .

A administração deverá comunicar à organização as informações concernentes às disposições por ela adotadas, para fins de disseminação às outras partes da convenção.

REGRA 24

Limitação do Tamanho e Arranjo dos Tanques de Carga

(1) Todo petroleiro novo deverá cumprir com as disposições desta regra. A todo petroleiro existente será exigido, dentro de dois anos após a

data da entrada em vigor da presente convenção, que esteja de acordo com as disposições desta regra, se estiver dentro de uma das seguintes categorias:

(a) um petroleiro, cuja entrega seja posterior a 1º de janeiro de 1977; ou

(b) um petroleiro a que se apliquem as duas seguintes condições:

(I) a entrega não seja posterior a 1º de janeiro de 1977; e

(II) o contrato de construção seja assinado após 1º de janeiro de 1974 ou, nos casos em que previamente não exista nenhum contrato de construção, que a quilha tenha sido batida ou o petroleiro se encontre em estágio similar de construção após 30 de junho de 1974.

(2) Os tanques de carga dos petroleiros deverão ser de tamanho e arranjos tais que os vazamentos hipotéticos O_c ou O_s , calculados de acordo com as disposições da Regra 23 deste anexo, em qualquer local do comprimento do navio, não excedam 30.000 metros cúbicos ou 400DW, considerado o maior dos dois, sujeito a um máximo de 40.000 metros cúbicos.

(3) O volume de qualquer tanque lateral de carga de um petroleiro não deverá exceder setenta e cinco por cento dos limites de vazamento hipotético de óleo referidos no parágrafo (2) desta regra. O volume de qualquer um dos tanques centrais de carga não deverá exceder 50.000 metros cúbicos. Todavia, em petroleiros com lastro segregado, como definidos na Regra 13 deste anexo, o volume permitido de um tanque de carga de óleo lateral, situado entre dois tanques de lastro segregado, cada um excedendo 1 em comprimento, pode ser aumentado para o limite máximo de vazamento hipotético de óleo desde que a largura dos tanques laterais exceda t .

(4) O comprimento de cada tanque de carga não deverá ser superior a 10 metros ou a um dos seguintes valores, considerado o que for maior:

(a) caso não exista anteparo longitudinal:

0,1 L

(b) quando só existe uma anteparo longitudinal na linha de centro:

0,15 L

(c) quando existem duas ou mais anteparos longitudinais:

(I) para os tanques laterais:

0,2 L

(II) para os tanques centrais:

(1) se b/B for igual ou superior a 1/5:

0,2 L

(2) se b/B for inferior a 1/5:

— quando não existe anteparo longitudinal na linha de centro:

$(0,5^b \sqrt{b} + 0,1) L$

— quando existe uma anteparo longitudinal na linha de centro:

$(0,25 \sqrt{b/B} + 0,15) L$

(5) A fim de não exceder os limites de volume estabelecidos nos parágrafos (2), (3) e (4) desta regra e independente do tipo de sistema de transferência de carga aceito e instalado, quando tal sistema intercomunica dois ou mais tanques de carga, deverão ser providas válvulas ou outros dispositivos de fechamentos similares para separar os tanques uns dos outros. Essas válvulas ou

dispositivos deverão estar fechadas quando o petroleiro estiver no mar.

(6) As canalizações que corram através dos tanques de carga localizadas a uma distância inferior a 1c, a partir do costado do navio ou inferior a 1c a partir do fundo, deverão ser equipadas com válvulas ou dispositivos de fechamento similares no ponto em que entram em qualquer tanque de carga. Essas válvulas deverão ser mantidas fechadas no mar permanentemente quando os tanques estiverem com óleo de carga, podendo, por exceção, ser abertas somente quando houver necessidade de transferência de carga para compassar o navio.

REGRA 25

Compartimentagem e Estabilidade

(1) Todo petroleiro novo deverá atender aos critérios de compartimentagem e estabilidade em avaria como especificada no parágrafo (3) desta regra, após a avaria hipotética no costado ou de fundo como especificada no parágrafo (2) desta regra, para qualquer calado de operação, conseqüente de condições reais de carga parcial ou plena compatíveis com o "trim" e a resistência do navio bem como com as densidades da carga.

Tal avaria será aplicada a todos os locais concebíveis ao longo do comprimento do navio como se segue:

(a) em petróleos de mais de 225 metros de comprimento, em qualquer local ao longo do comprimento do navio;

(b) em petróleos de comprimento superior a 150 metros mas que não excedam 225 metros, em qualquer ponto do comprimento do navio exceto envolvendo anteparas a ré ou a vante que limitem compartimentos de máquinas localizadas à ré. O compartimento de máquinas será tratado como um compartimento inundável, não subdividido; e

(c) em petróleos de comprimento que não exceda em 150 metros em qualquer lugar ao longo do comprimento do navio entre anteparas transversais adjacentes com exceção do compartimento de máquinas. Para os petróleos cujo comprimento não exceda 100 metros, em que todos os requisitos do parágrafo (3) desta regra não podem ser plenamente atendidos sem prejudicar materialmente as qualidades operacionais do navio, a administração pode permitir um relaxamento dessas exigências.

Não serão consideradas as condições de lastro em que o petroleiro não esteja transportando óleo nos tanques de carga mas apenas resíduos oleosos.

(2) Serão aplicadas as seguintes disposições relativas à extensão e à natureza da avaria hipotética:

(a) a extensão da avaria do costado ou do fundo deverá ser como especificada na Regra 22 deste anexo, exceto que a extensão longitudinal da avaria do fundo dentro de 0,3L a partir da perpendicular da vante será a mesma da avaria de costado como especificada na Regra 22 (1) (a) (1) deste anexo. Se qualquer avaria de menor extensão resultar numa condição mais severa essa avaria deverá ser considerada;

(b) onde for considerada uma avaria envolvendo anteparas transversais, como especificado nas alíneas (1) (a) e (b) desta regra, as anteparas transversais estanques deverão ser espaçadas de,

pelo menos, uma distância igual à extensão longitudinal da avaria admitida, definida na alínea (a) deste parágrafo, de modo a ser considerada efetiva. Onde anteparas, transversais, são espaçadas de uma distância menor, uma ou mais dessas anteparas, dentro dessa extensão de avaria, serão consideradas como não existentes para fins de determinação de compartimentos alagáveis;

(c) onde for considerada uma avaria entre anteparas transversais estanques adjacentes, como especificado na alínea (1) (c) desta Regra, nenhuma antepara transversal principal ou antepara transversal que limite tanques laterais ou tanques de duplo fundo será considerada como avariada, a menos que:

(i) o espaçamento das anteparas adjacentes seja inferior à extensão longitudinal da avaria hipotética, especificada na alínea (a) deste parágrafo; ou

(ii) exista um degrau ou recesso de, mais de 3,05 metros de comprimento numa antepara transversal, localizado dentro da extensão de penetração da avaria hipotética. O degrau formado pela antepara de colisão a ré e o topo do tanque de colisão a ré não será considerado como um degrau para os fins desta Regra;

(d) se canalizações, dutos ou túneis estiverem situados dentro da extensão da avaria considerada, arranjos deverão ser feitos de modo que um alagamento progressivo não possa se estender a outros compartimentos que não sejam os considerados como alagáveis para cada caso de avaria.

(3) Os petróleos serão considerados como atendendo aos critérios de estabilidade em avaria, se forem atendidos os seguintes requisitos:

(a) a linha d'água final, levando-se em conta a imersão, banda e compasso deverá estar abaixo da extremidade mais baixa de qualquer abertura através da qual o alagamento progressivo possa ocorrer. Tais aberturas deverão incluir as canalizações de ar e as que são fechadas por meio de portas estanques ou tampas de escotilhas e podem excluir as aberturas fechadas por meio de portas de visitas estanques e escotilhas embutidas, tampas estanques das pequenas aberturas dos tanques de carga que mantêm alta a integridade do convés, portas de corredeira, estanques de operação à distância e escotilhões laterais do tipo de não abertura;

(b) no estágio final de alagamento, o ângulo de banda devido ao alagamento assimétrico não deverá exceder 25°, sendo que este ângulo pode ser aumentado até 30° se não ocorrer nenhuma imersão da borda do convés;

(c) a estabilidade no estágio final de alagamento deverá ser investigada e pode ser considerada como suficiente se a curva do braço de endireitamento tiver pelo menos uma faixa de 20° além da posição de equilíbrio em associação, com um braço de endireitamento residual máximo de pelo menos 0,1 metro. A administração deverá levar em consideração o perigo potencial apresentado pelas aberturas protegidas ou não protegidas, as quais podem tomar-se temporariamente imersas dentro da faixa de estabilidade residual; e

(d) a Administração deverá se contentar com o fato de que a estabilidade seja suficiente durante os estágios intermediários de alagamento.

(4) Os requisitos do parágrafo (1) desta Regra deverão ser confirmados por cálculos que levem em consideração as características do projeto do navio, os arranjos, a configuração e volumes dos compartimentos avariados, bem como a distribuição, densidade e efeito da superfície livre dos líquidos. Os cálculos deverão ser baseados no seguinte:

(a) deve ser tomado em consideração qualquer tanque vazio ou parcialmente cheio, a densidade da carga transportada bem como qualquer vazamento de líquido dos compartimentos avariados;

(b) as permeabilidades são consideradas como a seguir:

Espaços

Permeabilidade

Apropriado para armazenamento	0,60
Ocupado por acomodações	0,95
Ocupado pelas máquinas	0,85
Espaços vazios	0,95
Destinado a líquidos consumíveis	0 ou 0,95*
Destinado a outros líquidos .	0 para 0,95**

(*) Qualquer que resulte nos requisitos mais severos.

(**) A permeabilidade dos compartimentos parcialmente cheios deverá ser compatível com a quantidade de líquido transportado.

(c) a flutuabilidade de qualquer superestrutura diretamente acima da avaria de costado será despezada.

As partes não alagadas da superestrutura além da extensão da avaria, todavia, podem ser levadas em consideração desde que elas sejam separadas do espaço avariado por anteparas estanques e que sejam atendidos os requisitos da alínea (3) (a) desta Regra a respeito desses espaços intactos.

Portas estanques com dobradiça podem ser aceitas em anteparas estanques na superestrutura;

(d) o efeito de superfície livre deverá ser calculado para um ângulo de banda de 5° para cada compartimento. A Administração pode exigir ou permitir correções de superfície livre a serem calculadas para um ângulo de banda de mais de 5° para os tanques parcialmente cheios; e

(e) no cálculo do efeito de superfície livre dos líquidos a serem consumidos será assumido que, para cada tipo de líquido pelo menos um par de tanques transversais ou um único tanque na linha de centro tenham uma superfície livre e o tanque ou combinação de tanques a serem considerados serão aqueles em que o efeito de superfícies livres seja o maior.

(5) O Comandante de todo petroleiro e o responsável por petroleiro sem propulsão própria ao qual se aplica este Anexo deverá receber em um formulário aprovado:

(a) informações relativas ao carregamento e distribuição da carga necessárias para assegurar o cumprimento das disposições desta Regra; e

(b) dados sobre a capacidade do navio para cumprimento dos critérios de estabilidade em avaria, como determinado por esta Regra, incluindo o efeito do que tiver sido relaxado em atendimento ao que é permitido pela alínea (1) (c) desta Regra.

APÊNDICE I

LISTA DE ÓLEOS*

Soluções Asfálticas

Bases para Misturas
Impermeabilizantes Betuminosos
Resíduos de Primeira Destilação

Óleos

Óleos Clarificados
Óleo Cru
Misturas contendo Óleo Cru
Óleo Diesel
Óleo Combustível nº 4
Óleo Combustível nº 5
Óleo Combustível nº 6
Óleo Combustível Residual
Betume para Pavimentação
Óleo para Transformadores
Óleos Aromáticos (Excluindo óleos vegetais)

Óleos Lubrificantes e Óleos Básicos

Óleo Mineral
Óleo para Motor
Óleo Desincrustante
Óleo "Spindle"
Óleo para Turbina

Destilados

Destilados Diretos
Separação Primária

Gasóleo

Craqueado

Bases para Gasolinas

Alquilatos
Reformados
Polímeros

Gasolinas

Natural
Automotiva
Aviação
Destilação Direta

Óleo Combustível nº 1 (Querosene)

Óleo Combustível nº 1-D
Óleo Combustível nº 2
Óleo Combustível nº 2-D

Combustíveis de Jato

JP-1 (Querosene)
JP-3
JP-4
JP-5 (Querosene Pesado)
Combustível Turbo
Querosene
Essência Mineral

Naftas

Solvente
Petróleo
Fração Intermediária

(* A lista de óleos não deverá, necessariamente, ser considerada como completa.

APÊNDICE II

MODELO DE CERTIFICADO

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO POR ÓLEO (1973)

Emitido de acordo com as Disposições da Convenção Internacional para Prevenção da Poluição do Mar por Navios, 1973, sob a Autoridade do Governo

.....
(designação completa do país)

por.....
(designação completa da pessoa competente ou organização autorizada, de acordo com as disposições da Convenção Internacional para prevenção da Poluição do Mar por Navios, 1973)

NOME DO NAVIO	INDICATIVO EM NÚMERO OU LETRAS	PORTO DE INSCRIÇÃO	ARQUEAÇÃO BRUTA

Tipo de navio:

Petrolero, incluindo transporte combinado*

Transportador de asfalto*

Outro navio, que não um petroleiro, com tanques de carga de acordo com a Regra 2 (2) do Anexo I da Convenção*

Outro navio que não seja qualquer dos acima*

*Cancelar como apropriado.

Navio Novo/existente*

Data do contrato de construção ou da grande obra de conversão...

Data em que foi batida a quilha ou em que o navio estivesse num estágio similar de construção ou em que foi iniciada a grande obra da conversão.....

Data de entrega ou de término de grande obra de conversão

PARTI A-TODOS OS NAVIOS.

O navio está equipado com:
para navios de arqueação bruta igual ou superior a 400:

- (a) equipamento separador de óleo/água. (capaz de produzir efluentes com um conteúdo de óleo que não exceda 150 partes por milhão) ou
(b) um sistema de filtração de óleo (capaz de produzir o efluente com um conteúdo de óleo que não exceda 150 partes por milhão);
(c) um sistema de monitoragem e controle da descarga de óleo (adicional a (a) ou (b) acima) ou
(d) equipamento separador de óleo/água e um sistema de filtração de óleo (Capazes de produzir efluente

- * Cancelar como apropriado.
* Cancelar como apropriado.

efluente, com um conteúdo de óleo que não exceda 15 partes por milhão) em lugar de (a) ou (b) acima.

Características dos requisitos para os quais é concedida isenção de acordo com a Regra 2(2) e 2 (4) (a) do Anexo I da Convenção:

Observações:

PARTI B-PETROLEIROS 2

Porte Bruto..... toneladas métricas. Comprimento do navio..... metros.

Certifica-se que este navio:

- (a) está obrigado a ser construído de acordo com e sujeito a 1
(b) não está obrigado a ser construído de acordo com 2
(c) não está obrigado a ser construído de acordo com, mas está sujeito a 3

Os requisitos da Regra 24 do Anexo I da Convenção

Esta parte deve ser preenchida para petroleiros, incluindo transportadores combinados e transportadores de asfalto e os lançamentos que forem aplicáveis serão feitos para outros navios que não petroleiros mas que sejam construídos e utilizados para transportar óleo a granel numa capacidade de total igual ou superior a 200 metros cúbicos.

2 - esta Parte B não necessita ser reproduzida num Certificado emitido para qualquer outro navio que não os referidos na nota 1 acima.

3 - Cancelar como apropriado.

A capacidade dos tanques de lastro segregado é de... metros cúbicos e eles atendem aos requisitos da Regra 11 do Anexo I da Convenção.

O lastro segregado é distribuído como se segue:

Table with 4 columns: TANQUE, QUANTIDADE, TANQUE, QUANTIDADE

CERTIFICA-SE:

Que o navio foi vistoriado de acordo com a Regra 4 do Anexo I da Convenção Internacional para Prevenção de Poluição do Mar por Navios, 1973, no que concerne à preven-

ção de poluição por óleo, e que a vistoria demonstra que a estrutura, equipamento, instalações, e material do navio e suas condições são satisfatórias sob todos os aspectos e que o navio cumpre com os requisitos aplicáveis do Anexo I da Convenção.

Este Certificado é válido até.....
Sujeito a vistoria(s) intermediária(s) a intervalos de.....
Entido em.....
(Local de emissão do Certificado)
.....19.....
(Assinatura do Oficial devidamente autorizado a emitir o Certificado)

(Selo ou carimbo da autoridade emitente, como apropriado)
Endosso para navios existentes

*FIM DA PARTE B

4 - Este lançamento não precisa ser reproduzido no Certificado que não seja o primeiro a ser emitido para qualquer navio.
Certifica-se que este navio foi equipado de modo a cumprir com os requisitos da Convenção Internacional para Prevenção de Poluição do Mar por Navios, 1973, que são aplicáveis a navios existentes três anos após a data da entrada em vigor da Convenção.

(Assinado.....
(Assinatura do oficial devidamente autorizado)

Local do endosso.....
Data do endosso.....

(Selo ou carimbo da autoridade, como apropriado).

VISTORIA INTERMEDIÁRIA

Certifica-se que numa vistoria intermediária, exigida pela Regra 4 (1) (c) do Anexo I da Convenção, este navio satisfaz as disposições pertinentes da Convenção.

Assinado.....
(Assinatura do oficial devidamente autorizado)
Local.....
Data.....

(Selo ou carimbo da autoridade, como apropriado)

Assinado.....
(Assinatura do oficial devidamente autorizado)
Local.....
Data.....

(Selo ou carimbo da autoridade, como apropriado)

De acordo com as disposições da Regra B (2) e (4) do Anexo I da Convenção, a validade deste Certificado é prorrogada até.....

Assinado.....
(Assinatura do oficial devidamente autorizado)
Local.....
Data.....

(Selo ou carimbo da autoridade, como apropriado)

APÊNDICE III
MORFIO DO LIVRO REGISTRO DE ÓLEO
LIVRO REGISTRO DE ÓLEO
I - PARA PETROLEIROS 3

Nome do navio.....
Capacidade total de transporte da reserva de navio em metros cúbicos.....
Viagem de..... (data) para..... (data)

(a) Carregamento de carga de óleo

Table with 4 columns for oil cargo details: 1 - Data e Local de Carregamento, 2 - Tipo de óleo embarcado, 3 - Identificação do(s) tanque(s) carregado(s), 4 - Fechamento das válvulas de tanque...

Os abalco assinados certificam que, além do que consta acima, todas as válvulas de comunicação com o mar, válvulas de descarga para o mar,

conexões e interligações das redes dos tanques de carga foram fechadas no término do carregamento da carga de óleo.

Data de lançamento Oficial encarregado
Comandante

(b) Transferência interna da carga de óleo durante a viagem

5 - Data da transferência interna				
6 - Identificação do(s) tanque(s)	(II) De			
	(III) Para			
7 - Ficou (ficaram) o (s) tanque (s) e o(s) vazio (s)?				

Os abaixo-assinados certificam, em aditamento ao acino acima, todas as válvulas de comunicação com o mar, válvulas de descarga para o mar, conexões e interligações das redes dos tanques de carga foram fechadas ao término da transferência interna da carga de óleo.

Data de lançamento Oficial encarregado
Comandante

1 - Esta parte deverá ser preenchida para petroleiros, incluindo transportadores que dirigem e transportadores de betão, e os instrumentos que forem aplicáveis devem ser feitos para outros navios que não se destinam a ser utilizados para transportar óleo e que não tenham capacidade total igual ou superior a 200 metros cúbicos. Esta parte se aplica ao ser representada em Livro Registro de Óleo feito para qualquer outro navio que não seja um dos acima referidos.

2 - As válvulas aplicáveis e os dispositivos similares são os referidos nas Regras 20 (2) (a) (III), 23 e 24 do Anexo 1 da Convenção.

(c) Descarregamento da carga de óleo

8 - Data e local de descarregamento				
9 - Identidade do (s) tanque (s) descarregado (s)				
10 - Ficou (ficaram) o (s) tanque (s) vazio (s) ?				
11 - Abertura das válvulas apropriadas dos tanques de carga e das válvulas apropriadas de interligação das redes antes da descarga (I)				
12 - Fechamento das válvulas apropriadas dos tanques de carga e das válvulas apropriadas de interligação das redes ao término da descarga (I)				

Os abaixo-assinados em aditamento ao acino especificado, certificam que, todas as válvulas de comunicação com o mar, válvulas

de descarga do costado, conexões e interligações das redes dos tanques de carga foram fechadas no término da descarga da carga de óleo.

Data de lançamento Oficial encarregado
Comandante

2 - As válvulas aplicáveis e os dispositivos similares são os referidos nas Regras 20 (2) (a) (III), 23 e 24 do Anexo 1 da Convenção.

(d) Lastreamento dos tanques de carga

13 - Identificação do (s) tanque(s) lastreado (s)				
14 - Data e posição do navio no início do lastreamento				
15 - Se as válvulas que interconectam as redes de carga e de lastro segregado foram usadas, preencher hora, data e posição do navio quando as válvulas foram (a) abertas e (b) fechadas.				

Os abaixo-assinados certificam em aditamento ao acino especificado que todas as válvulas de comunicação com o mar, válvulas de descarga do costado, conexões e interligações das redes dos tanques de carga foram fechadas ao término do lastreamento.

Data de lançamento Oficial encarregado
Comandante

(e) Limpeza dos tanques de carga

16 - Identificação do (s) tanque (s) limpos (s)				
17 - Data e duração da limpeza				
18 - Produtos de limpeza				

Data de lançamento Oficial encarregado
Comandante

1 - Limpeza manual com esguicho de mangueira, máquina de lavar e/ou lixpeza química. Quando for feita a limpeza química deverá ser mencionado o produto químico utilizado e sua 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 término da descarga para o mar				
22 - Velocidade (s) do navio durante a descarga				
23 - Quantidade descarregada no mar				
24 - Quantidade de água poluída transferida para tanque (s) de resíduos. (Identificar o (s) tanque (s) do sobre)				
25 - Data e porto de descarga para instalações de recebimento na terra. (se aplicável)				
26 - Alguma parte da descarga foi feita durante a escuridão? Se afirmativo, por quanto tempo?				
27 - Foi mantida uma observação constante do afluentes e da superfície da água no local de descarga?				
28 - Foi observado qualquer óleo na superfície da água no local de descarga?				

Data de lançamento Oficial encarregado
Comandante

(g) Descarga de água proveniente de tanques de resíduos

29 - Identificação do (s) tanque (s) de sobre				
30 - Tempo de decantação desde a última entrada de resíduos, ou				
31 - Tempo de decantação a partir da 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 de água/óleo no início da descarga				
35 - Volume descarregado e velocidade de descarga				
36 - Quantidade final descarregada e velocidade de descarga				
37 - Data, hora e posição do navio no final da descarga				
38 - Velocidade (s) do navio durante a descarga				
39 - Sondagem da superfície de separação óleo/água ao término da descarga				
40 - Alguma parte da descarga foi feita durante a escuridão? Se afirmativo, por quanto tempo?				
41 - Foi mantida uma observação constante do afluentes e da superfície da água no local de descarga?				
42 - Foi observado qualquer óleo na superfície da água no local de descarga?				

Data de lançamento Oficial encarregado
Comandante

(b) Remoção de resíduos.

Table with 4 columns and 4 rows. Row 43: Identificação do (s) tanque (s). Row 44: Quantidade removida de cada tanque. Row 45: Método de remoção de resíduos (a) Instalações de recebimento, (b) Misturado com carga, (c) Transferido para outro (s) tanque (s) - identificar o (s) tanque (s), (d) Outro método (citar qual). Row 46: Data e porto de remoção dos resíduos.

Data de lançamento Oficial encarregado
Comandante

(1) Limpeza do lastro limpo existente nos tanques de carga.

Table with 4 columns and 5 rows. Row 47: Data e posição do navio no início da descarga do lastro limpo. Row 48: Identificação do (s) tanque (s) descarregado (s). Row 49: Ficou (ficaram) o (s) tanque (s) vazio (s) no final da descarga? Row 50: Posição do navio ao término da descarga, se for diferente da do item 47. Row 51: Alguma parte da descarga foi feita durante a escuridão? Se afirmativo, por quanto tempo? Row 52: Foi feita uma observação com teste de efluente e de superfície da água no local de descarga? Row 53: Foi observado qualquer óleo na superfície da água no local de descarga?

Data de lançamento Oficial encarregado
Comandante

(j) Descarga para o mar, da água de porão contendo óleo, acumulada nos compartimentos de máquinas durante a estadia no porto.⁴

Table with 4 columns and 4 rows. Row 54: Porto. Row 55: Duração da estadia. Row 56: Quantidade descarregada. Row 57: Data e local de descarga. Row 58: Método de descarga (citar se pela instalação de recebimento ou através do equipamento instalado a bordo.)

Data de lançamento Oficial encarregado
Comandante

(k) Descargas de óleo acidentais ou excepcionais

Table with 4 columns and 4 rows. Row 59: Data e hora da ocorrência. Row 60: Local ou posição do navio na hora da ocorrência. Row 61: Quantidade aproximada e tipo de óleo. Row 62: Circunstâncias da descarga ou vazamento, suas razões e observações gerais.

Data de lançamento Oficial encarregado
Comandante

4. Onde a bomba partir automaticamente e descarregar permanentemente através de um separador, será suficiente lançar diretamente "Descarga automática dos porões através de um separador".

(1) O sistema de controle e monitoramento de óleo ficou fora de operação por algum instante quando o navio estava descarregando para o mar? Se afirmativo, em que hora e a data de falha do sistema e a data e a hora em que voltou a trabalhar, e certifique que tal fato foi devido à falta de equipamento citando as razões, se conhecidas.
Data de lançamento Oficial encarregado
Comandante

(m) Procedimentos operacionais adicionais e observações gerais.

Para petroleiros de aruação bruta inferior a 150, operando de acordo com a Regra 15 (4) do Anexo I da Convenção, deverá ser providenciado pela Administração um Livro Registro de Óleo apropriado.

Para Transportadores de Petróleo a Administração pode estabelecer um Livro Registro de Óleo separado, utilizando de as sessões (a), (b), (c), (e), (h), (j), (k) e (m) deste modelo de Livro Registro de Óleo.

II - PARA OUTROS NAVIOS QUE NÃO PETROLEIROS

Nome do navio

Operações de (data) para (data)

(a) Lastreamento ou limpeza de tanques de óleo combustível?

Table with 4 columns and 3 rows. Row 1: Identificação do (s) tanque (s) lastreado (s). Row 2: Informar se foram limpos nestas últimas vezes que contiveram óleo, se não, e tipo de óleo anteriormente armazenado. Row 3: Data e posição do navio no início da limpeza. Row 4: Data e posição do navio no início do lastreamento.

Data de lançamento Oficial encarregado
Comandante

(h) Descarga de lastro sujo de água de lavagem proveniente dos tanques referidos na seção (a)

Table with 4 columns and 5 rows. Row 5: Identificação do (s) tanque (s). Row 6: Data e posição do navio no início da descarga. Row 7: Data e posição do navio ao término da descarga. Row 8: Velocidade (s) do navio durante a descarga. Row 9: Método de descarga (citar se pela instalação de recebimento ou através do equipamento instalado a bordo.) Row 10: Quantidade descarregada.

Data de lançamento Oficial encarregado
Comandante

(c) Remoção de resíduos

Table with 4 columns and 3 rows. Row 11: Quantidade de resíduos recolhidos a bordo. Row 12: Métodos de remoção de resíduos (a) instalações de recebimento, (b) misturado com a máxima quantidade de combustível, (c) transferido para outro (s) tanque (s), (d) outro método (citar qual). Row 13: Data e porto de remoção do resíduo.

Data de lançamento Oficial encarregado
Comandante

(c) Descarga para o mar, da água de porão contendo óleo, acumulada nos compartimentos de máquinas, durante a estadia no porto.⁵

Table with 4 columns and 6 rows. Row 14: Porto. Row 15: Duração da estadia. Row 16: Quantidade descarregada. Row 17: Data e local da descarga. Row 18: Método de descarga: (a) através do equipamento separador de óleo/água, (b) através do sistema de filtração de óleo, (c) através do equipamento separador de óleo/água e de um sistema de filtração de óleo para instalações de recebimento, (d)

Data de lançamento Oficial encarregado
Comandante

5 - Onde a bomba partir automaticamente e descarregar permanentemente através de um separador, será suficiente lançar diretamente "Descarga automática dos porões através de um separador".

É COPIA AUTÊNTICA
ENCARREGADO DE FISCOS DAS AVALIAÇÕES ESTACIONÁRIAS
Brasília, em 22 de maio de 1988.

Assinatura e rubrica

ANEXO II

REGRAS PARA O CONTROLE DA POLUIÇÃO POR SUBSTÂNCIAS LÍQUIDAS E SÓLIDAS A GRANEL

REGRA 1

DEFINIÇÕES

Para os fins deste Anexo:

- (1) "Navio Tanque de Produtos Químicos" significa um navio construído ou adaptado principalmente para transportar uma carga a granel de substâncias líquidas nocivas e inclui um "petroleiro", como definido no Anexo I da presente Convenção, quando estiver transportando uma carga ou parte da carga de substâncias líquidas nocivas a granel;
- (2) "Lastro limpo" significa o lastro transportado em um tanque que, uma vez que foi por último utilizado para transportar uma carga contendo uma substância da categoria A, B, C ou D, tenha sido completamente limpo e tenham sido descarregados os resíduos disso resultantes e o tanque foi navegando de acordo com os requisitos apropriados deste Anexo;
- (3) "Lastro segregado" significa um lastro de água introduzido num tanque permanentemente destinado ao transporte de lastro ou de