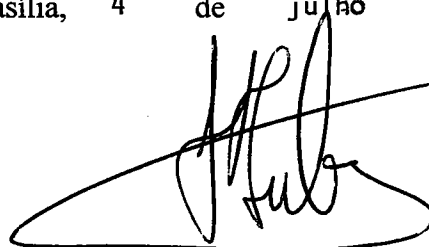


Mensagem nº 476

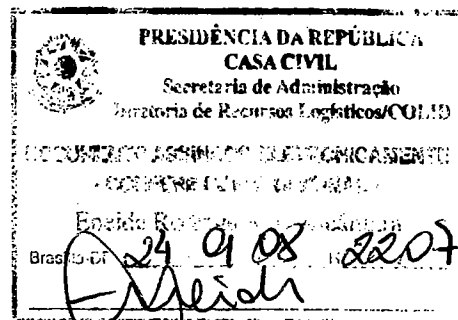
Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do disposto no art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição, submeto à elevada consideração de Vossas Excelências, acompanhados de Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado, interino, das Relações Exteriores, os textos da Resolução MEPC 132(53), adotada na 53ª Sessão do Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho, e das Resoluções MEPC 141(54) e MEPC 143(54), adotadas na 54ª Sessão do MEPC, que resultaram em Emendas aos Anexos I, IV e VI da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios - MARPOL 73/78, da Organização Marítima Internacional.

Brasília, 4 de julho de 2008.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'J. F. M.', is written over a large, horizontal, oval-shaped line that serves as a decorative underline or separator.

EM No 00023 DMAE/DE I/DAI/MRE – MARE/IMO

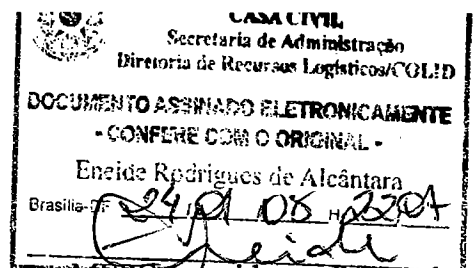


Brasília, 24 de janeiro de 2008.

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

Tenho a honra de elevar à consideração de Vossa Excelência as anexas Resoluções adotadas pelo Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho (MEPC), da Organização Marítima Internacional, pelas quais foram emendados os anexos I, IV e VI da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição causada por Navios - Convenção MARPOL 73/78.

2. A Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (conhecida por Convenção MARPOL 73/78), adotada pela Organização Marítima Internacional (IMO) em 2 de novembro de 1973, o seu Protocolo e Anexos, também, adotados por aquela Organização, em 17 de fevereiro de 1978, foram internalizados no Brasil pelo Decreto nº 2.508/1998, de 4 de março de 1998.
3. O Brasil tem participado de todas as reuniões do Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho (MEPC), da IMO, no qual, dentre os temas tratados prioritariamente, avultam em importância a atualização da Convenção MARPOL 73/78 e o acompanhamento de sua implementação. Desse trabalho realizado pelas Partes Contratantes, têm resultado emendas à Convenção, seu Protocolo e Anexos.
4. Na 53ª Sessão do MEPC, realizada de 18 a 25 de julho de 2005, foi adotada a Resolução MEPC 132(53) e, com ela, as emendas ao Anexo VI, da Convenção MARPOL e ao Código Técnico NOx (óxido de nitrogênio).
5. O Anexo VI apresenta as regras para a prevenção da poluição do ar causada por navios e o Código Técnico NOx trata do controle das emissões de óxido de nitrogênio provenientes dos motores diesel marítimos. A revisão desses instrumentos está vinculada, principalmente, aos sérios efeitos da poluição do ar sobre a saúde humana.
6. Na 54ª Sessão do MEPC, de 20 a 24 de março de 2006, foram adotadas as Resoluções MEPC 141(54) e MEPC 143(54) e com elas as emendas aos Anexos I e IV revisados, da Convenção MARPOL 73/78.
7. O Anexo I apresenta as regras para a prevenção da poluição marinha por óleo e as emendas adotadas referem-se, principalmente, à proteção dos tanques de óleo combustível dos navios. O Anexo IV trata das regras para a prevenção da poluição causada por esgoto de navios. As emendas, neste caso, acrescentam normas para o controle do Estado do porto sobre as exigências operacionais, para as ocasiões em que forem efetuadas inspeções a bordo dos navios.



8. As citadas resoluções estabelecem, ainda, que o MEPC ~~convida as Partes da~~ Convenção MARPOL 73/78 a observarem que, de acordo com o Artigo 16(2)(g)(ii) da Convenção, as emendas ao Anexo VI da MARPOL entraram em vigor em 22 de novembro de 2006 e as emendas aos Anexos I e IV entraram em vigor em 1º de agosto de 2007.

9. Uma vez que os procedimentos internos para a ratificação das emendas à Convenção da IMO adotadas pelas Sessões nº 53 e 54 do MEPC requerem sua aprovação pelo Legislativo, nos termos do inciso I, Artigo 49 da Constituição Federal, elevo a Vossa Excelência o anexo projeto de Mensagem, para encaminhamento do instrumento em tela ao Congresso Nacional.

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: Samuel Pinheiro Guimaraes Neto

MARPOL 73/78

EMENDAS AOS ANEXOS I, IV E VI DA CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO CAUSADA POR NAVIOS

**Resoluções MEPC 132(53), MEPC 141(54)
e MEPC 143(54)**

ANEXO 16

RESOLUÇÃO MEPC 132(53)

Adotada em 22 de Julho de 2005

**EMENDAS AO ANEXO DO PROTOCOLO DE 1997 PARA EMENDAR A
CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO
CAUSADA POR NAVIOS, 1973, COMO ALTERADA PELO PROTOCOLO
DE 1978 RELATIVO ÀQUELA CONVENÇÃO**

(Emendas ao Anexo VI da MARPOL e ao Código Técnico NO_x)

O COMITÊ DE PROTEÇÃO DO MEIO AMBIENTE MARÍTIMO,

LEMBRANDO o Artigo 38(a) da Convenção sobre a Organização Marítima Internacional, relativo às atribuições do Comitê de Proteção do Meio Ambiente Marinho (o Comitê), que lhe foram conferidas pelas convenções internacionais para a prevenção e o controle da poluição marinha,

OBSERVANDO o Artigo 16 da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, 1973 (daqui em diante referida como “a Convenção de 1973”) e o Artigo VI do Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, 1973 (daqui em diante referido como o “Protocolo de 1978”) e o Artigo 4 do Protocolo de 1997 para emendar a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, 1973, como alterada pelo Protocolo de 1978 relativo àquele convenção (daqui em diante referido como o “Protocolo de 1997”, que juntos especificam os procedimentos para a realização de emendas ao Protocolo de 1997 e atribuem ao órgão adequado da Organização a função de analisar e adotar as emendas à Convenção de 1973, como alterada pelos Protocolos de 1978 e de 1997,

OBSERVANDO, TAMBÉM, que, através do Protocolo de 1997, o Anexo VI intitulado Regras para a Prevenção da Poluição do Ar Causada por Navios é acrescentado à Convenção de 1973 (daqui em diante referido como “Anexo VI”),

OBSERVANDO AINDA que a Regra 2(5) do Anexo VI especifica o procedimento para a realização de emendas ao Código Técnico NO_x,

TENDO ANALISADO as emendas propostas ao Anexo VI e ao Código Técnico NO_x,

1. ADOTA, de acordo com o Artigo 16(2) (d) da Convenção de 1973, as emendas ao Anexo VI e ao Código Técnico NO_x, cujo texto é apresentado no Anexo da presente resolução;
2. DETERMINA, de acordo com o Artigo 16(2)(f)(iii) da Convenção de 1973, que as emendas deverão ser consideradas como tendo sido aceitas em 22 de Maio de 2006, a menos que, antes daquela data, pelo menos um terço das Partes, ou Partes cujas frotas mercantes reunidas constituam pelo menos 50% da arqueação bruta da frota mercante mundial, tenham notificado à Organização a sua objeção às emendas;
3. CONVIDA as Partes a observarem que, de acordo com o Artigo 16(2)(g)(ii) da Convenção de 1973, as mencionadas emendas deverão entrar em vigor em 22 de Novembro de 2006, dependendo da sua aceitação de acordo com o parágrafo 2 acima;

4. SOLICITA ao Secretário-Geral, de acordo com o Artigo 16(2)(e) da Convenção de 1973, que transmita a todas as Partes da Convenção de 1973, como alterada pelos Protocolos de 1978 e de 1997, cópias autenticadas da presente resolução e o texto das emendas contidas no Anexo;
5. SOLICITA AINDA ao Secretário-Geral que transmita aos Membros da Organização que não sejam Partes da Convenção de 1973, como alterada pelos Protocolos de 1978 e de 1997, cópias da presente resolução e dos seus Anexos; e
6. CONVIDA as Partes a considerar o emprego das emendas ao Anexo VI da MARPOL anteriormente mencionadas, com relação ao Sistema Harmonizado de Vistorias e Certificação (HSSC), logo que possível aos navios autorizados a arvorar a sua bandeira, antes da data esperada para a entrada em vigor das emendas, e convida as outras Partes a aceitarem os certificados emitidos com base no HSCC para o Anexo VI da MARPOL.

ANEXO

EMENDAS AO ANEXO VI DA MARPOL E
AO CÓDIGO TÉCNICO NO_x

A. Emendas ao Anexo VI da MARPOL

Regra 2

- 1 É acrescentado o novo parágrafo (14) após o parágrafo (13) existente:

“(14) *Data de aniversário* significa o dia e o mês de cada ano que corresponderão à data em que expira o prazo de validade do Certificado Internacional de Prevenção da Poluição do Ar.”

Regra 5

- 2 O título existente é substituído pelo seguinte:

“Vistorias”

- 3 A Regra 5 existente é substituída pela seguinte:

(1) Todo navio de arqueação bruta igual a 400 ou mais, e toda plataforma de perfuração fixa e flutuante, e outras plataformas, deverão ser submetidos às vistorias abaixo especificadas:

- (a) Uma vistoria inicial antes que o navio seja posto em serviço, ou antes que seja emitido pela primeira vez o Certificado exigido com base na Regra 6 deste Anexo. Esta vistoria deverá ser tal que assegure que os equipamentos, sistemas, acessórios, arranjos e material atendam plenamente às exigências aplicáveis deste Anexo;
- (b) Uma vistoria de renovação a intervalos especificados pela Administração, mas não superiores a cinco anos, exceto quando for aplicável a Regra 9(2), 9(5), 9(6) ou 9(7) deste Anexo. A vistoria de renovação deverá ser tal que assegure que os equipamentos, sistemas, acessórios, arranjos e material atendam plenamente às exigências aplicáveis deste Anexo;
- (c) Uma vistoria intermediária dentro de três meses antes ou depois da data do segundo aniversário, ou dentro de três meses antes ou depois da data do terceiro aniversário do certificado, que deverá substituir uma das vistorias anuais especificadas no parágrafo (1)(d) desta regra. A vistoria intermediária deverá ser tal que assegure que os equipamentos e os dispositivos atendam plenamente às exigências aplicáveis deste Anexo e estejam em boas condições de funcionamento. Estas vistorias intermediárias deverão ser endossadas no certificado emitido com base na Regra 6 ou 7 deste Anexo;
- (d) Uma vistoria anual dentro de três meses antes ou depois de cada data de aniversário do certificado, abrangendo uma inspeção geral dos

equipamentos, sistemas, acessórios arranjos e material referidos no parágrafo (1)(a) desta regra, para assegurar que tenham sido mantidos de acordo com o parágrafo (4) desta regra e que continuem satisfatórios para o serviço para o qual o navio se destina. Estas inspeções anuais deverão ser endossadas no certificado emitido com base na Regra 6 ou 7 deste Anexo; e

- (e) Uma vistoria adicional, seja ela geral ou parcial, de acordo com as circunstâncias, deverá ser feita após um reparo decorrente das investigações prescritas no parágrafo (4) desta regra, ou sempre que forem feitos quaisquer reparos ou remodelações importantes. A inspeção deverá ser tal que assegure que os reparos ou remodelações necessários foram realmente feitos, que o material e a execução destes reparos ou remodelações foram, sob todos os aspectos, satisfatórios e que o navio atende, em todos os aspectos, às exigências deste Anexo.
- (2) No caso de navios com arqueação bruta menor que 400, a Administração pode estabelecer as medidas adequadas para assegurar que sejam atendidos os dispositivos aplicáveis deste Anexo.
- (3) (a) As vistorias realizadas nos navios com relação à exigência do cumprimento dos dispositivos deste Anexo deverão ser realizadas por funcionários da Administração. A Administração poderá, entretanto, confiar as vistorias a vistoriadores designados com aquela finalidade, ou a organizações reconhecidas por ela. Estas organizações deverão cumprir as diretrizes adotadas pela Organização.
- (b) A vistoria realizada nas máquinas e equipamentos para verificar se atendem às exigências da Regra 13 deste Anexo deverão ser realizadas de acordo com o Código Técnico NO_x.
- (c) Quando um vistoriador designado ou uma organização reconhecida verificar que as condições dos equipamentos não correspondem significativamente aos detalhes constantes do certificado, eles deverão assegurar que seja tomada uma medida corretiva e deverão informar, no tempo devido, à Administração. Se tal medida corretiva não for tomada, o certificado deve ser retirado pela Administração. Se o navio estiver num porto de outra Parte, as autoridades adequadas do Estado do porto também deverão ser informadas imediatamente. Quando um funcionário da Administração, um vistoriador designado ou uma organização reconhecida tiver informado às autoridades adequadas do Estado do porto, o Governo do Estado do porto envolvido deverá dar àquele funcionário, vistoriador ou organização qualquer ajuda necessária para desempenhar as suas obrigações com base nesta regra.
- (d) Em todos os casos, a Administração envolvida deverá garantir plenamente a inteireza e a eficiência da vistoria e deverá comprometer-se a assegurar as medidas necessárias para cumprir esta obrigação.
- (4) (a) Os equipamentos deverão ser mantidos de modo a atender os dispositivos deste Anexo e nenhuma alteração deverá ser feita nos equipamentos, sistemas, acessórios, dispositivos ou materiais abrangidos pela vistoria, sem a aprovação expressa da Administração. É permitida a substituição direta de tais equipamentos e acessórios por equipamentos e acessórios que atendam aos dispositivos deste Anexo.

- (b) Sempre que ocorrer um acidente com um navio, ou que for descoberto um defeito que afete significativamente a eficiência ou a integridade dos seus equipamentos abrangidos por este Anexo, o Comandante ou o armador do navio deverá informar na primeira oportunidade à Administração, a um vistoriador designado ou à organização reconhecida responsável por emitir o Certificado pertinente.”

Regra 6

- 4 O título existente é substituído pelo seguinte:
“Emissão ou Endosso de Certificados”
- 5 A Regra 6 existente é substituída pela seguinte:
“(1) Deverá ser emitido um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição do Ar após uma vistoria inicial ou de renovação, de acordo com o disposto na Regra 5 deste Anexo, a:
 - (a) qualquer navio de arqueação bruta igual a 400, ou mais, empregado em viagens para portos ou terminais ao largo sob a jurisdição de outras Partes; e
 - (b) plataformas e plataformas de perfuração empregadas em viagens para águas sob a soberania ou jurisdição de outras Partes do Protocolo de 1997.
- (2) Deverá ser fornecido aos navios construídos antes da data de entrada em vigor do Protocolo de 1997 um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição do Ar, de acordo com o parágrafo (1) desta regra, no máximo até a primeira docagem programada para após a entrada em vigor do Protocolo de 1997, mas em nenhuma hipótese depois de três anos após a entrada em vigor do Protocolo de 1997.
- (3) Este Certificado deverá ser emitido ou endossado pela Administração, ou por qualquer pessoa ou organização devidamente autorizada por ela. Em todos os casos a Administração assume total responsabilidade pelo Certificado.”

Regra 7

- 6 O título existente é substituído pelo seguinte:
“Emissão ou Endosso de um Certificado por um outro Governo”
- 7 A Regra 7 existente é substituída pela seguinte:
“(1) O Governo de uma Parte do Protocolo de 1997 pode, por solicitação da Administração, fazer com que um navio seja vistoriado e, se estiver convencido de que as disposições deste Anexo estão sendo cumpridas, deverá emitir ou autorizar a emissão de um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição do Ar para o navio e, quando adequado, endossar ou autorizar o endosso daquele certificado no navio, de acordo com este Anexo.
- (2) Uma cópia do certificado e uma cópia do relatório da vistoria deverão ser transmitidas logo que possível à Administração que as tiver solicitado.

(3) Um certificado assim emitido deverá conter uma declaração afirmando que foi emitido por solicitação da Administração, e deverá ter o mesmo valor e receber o mesmo reconhecimento que um Certificado emitido de acordo com a Regra 6 deste Anexo.

(4) Nenhum Certificado Internacional de Prevenção da Poluição do Ar deverá ser emitido para um navio que esteja autorizado a arvorar a bandeira de um Estado que não seja Parte do Protocolo de 1997”.

Regra 8

8 A Regra 8 existente é substituída pela seguinte:

“O Certificado Internacional de Prevenção da Poluição do Ar deverá ser elaborado num formato correspondente ao modelo fornecido no apêndice I deste Anexo e deverá estar redigido pelo menos em inglês, francês ou espanhol. Se for utilizado também um idioma oficial do país que o emitiu, este deverá prevalecer em caso de controvérsia ou de discrepância.”

Regra 9

9 A Regra 9 existente é substituída pela seguinte:

(1) Um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição do Ar deverá ser emitido por um período especificado pela Administração, que não deverá ser superior a cinco anos.

(2) (a) Apesar das exigências do parágrafo (1) desta regra, quando a vistoria de renovação for concluída dentro de três meses antes da data em que expira a validade do certificado existente, o novo certificado deverá ser válido a partir da data do término da vistoria de renovação, até uma data não posterior a 5 anos a partir da data em que expirou a validade do certificado existente.

(b) Quando a vistoria de renovação for concluída depois da data em que expirou a validade do certificado existente, o novo certificado deverá ser válido a partir da data do término da vistoria de renovação, até uma data não posterior a 5 anos a partir da data em que expirou a validade do certificado existente.

(c) Quando a vistoria de renovação for concluída mais de três meses antes da data em que expira a validade do certificado existente, o novo certificado deverá ser válido a partir da data do término da vistoria de renovação, até uma data não posterior a 5 anos a partir da data do término da vistoria de renovação.

(3) Se um certificado for emitido para um período de menos de cinco anos, a Administração pode prorrogar a validade do certificado para além da data em que expirou a sua validade, até o período máximo especificado no parágrafo (1) desta regra, desde que as vistorias mencionadas nas Regras 5(1)(c) e 5(1)(d) deste Anexo, aplicáveis quando um certificado for emitido para um período de cinco anos, forem realizadas como adequado.

- (4) Se uma vistoria de renovação tiver sido concluída e um novo certificado não puder ser emitido ou entregue a bordo do navio antes da data em que expira a validade do certificado existente, a pessoa ou organização autorizada pela Administração poderá endossar o certificado existente e este certificado deverá ser aceito como válido por um outro período que não deverá ser superior a cinco meses a partir da data em que expirou a sua validade.
- (5) Se um navio, no momento em que expirar o período de validade do *certificado, não estiver num porto em que deverá ser vistoriado, a Administração* poderá prorrogar a validade do certificado, mas esta prorrogação só deverá ser concedida com a finalidade de permitir que o navio complete a sua viagem para o porto em que deverá ser vistoriado, e somente nos casos em que parecer ser adequado e razoável fazer isto. Nenhum certificado deverá ser prorrogado por um período superior a três meses, e um navio ao qual tenha sido concedida uma prorrogação não deverá, na sua chegada ao porto em que deverá ser vistoriado, ser autorizado, em virtude de tal prorrogação, a deixar aquele porto sem possuir um novo certificado. Quando a vistoria de renovação tiver sido concluída, o novo certificado deverá ser válido até uma data não posterior a cinco anos a partir da data em que expirou a validade do certificado existente, antes de ter sido concedida a prorrogação.
- (6) Um certificado emitido para um navio empregado em viagens curtas, e que não tenha sido prorrogado com base nos dispositivos anteriores desta regra, poderá ser prorrogado pela Administração por um período de graça de até um mês a partir da data em que expirou a validade nele declarada. Quando a vistoria de renovação tiver sido concluída, o novo certificado deverá ser válido até uma data não posterior a cinco anos a partir da data em que expirou a validade do certificado existente, antes de ter sido concedida a prorrogação.
- (7) Em circunstâncias especiais, como estabelecido pela Administração, um novo certificado não precisa ser datado a partir da data em que expirou a validade do certificado existente, como exigido pelo parágrafo (2)(b), (5) ou (6) desta regra. Nestas circunstâncias especiais, o novo certificado deverá ser válido até uma data não posterior a cinco anos a partir da data de término da vistoria de renovação.
- (8) Se uma vistoria anual ou intermediária for concluída antes do período especificado na Regra 5 deste Anexo, então:
- (a) a data de aniversário mostrada no certificado deverá ser alterada através de um endosso para uma data que não deverá ser posterior a mais de três meses da data em que tiver sido concluída a vistoria;
 - (b) a vistoria anual ou intermediária subsequente, exigida pela Regra 5 deste Anexo, deverá ser concluída nos intervalos estabelecidos por aquela regra, utilizando a nova data de aniversário;
 - (c) a data em que expira a validade permanece inalterada, desde que uma ou mais vistorias anuais ou intermediárias, como for adequado, sejam realizadas de modo que não sejam ultrapassados os intervalos máximos entre as vistorias estabelecidos pela Regra 5 deste Anexo.
- (9) Um certificado emitido com base na Regra 6 ou 7 desta Anexo deixará de ser válido em qualquer dos seguintes casos:
- (a) se as inspeções e vistorias pertinentes não forem concluídas dentro dos períodos especificados com base na Regra 5(1) deste Anexo;

- (b) se o certificado não estiver endossado de acordo com a Regra 5(1)(c) ou 5(1)(d) deste Anexo;
- (c) por ocasião da transferência do navio para a bandeira de outro Estado. Um novo certificado só deverá ser emitido quando o Governo que o for emitir estiver plenamente convencido de que o navio atende às exigências da Regra 5(4)(a) deste Anexo. No caso de uma transferência entre Partes, se for solicitado até três meses após ter sido realizada a transferência, o Governo da Parte cuja bandeira o navio estava anteriormente autorizado a arvorar deverá, logo que possível, enviar à Administração cópias do certificado que o navio portava antes da transferência e, se existirem, cópias dos relatórios das vistorias pertinentes.”

Regra 14

- 10 São acrescentadas as seguintes palavras na Regra 14(3)(a), antes da palavra “e”:
“a área do Mar do Norte, como definida na Regra 5(1)(f) do Anexo V;”

Apêndice I

Modelo do Certificado IAPP

11 O Apêndice I existente, "Formato do Certificado IAPP", é substituído pelo seguinte:

**"CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENÇÃO DA
POLUIÇÃO DO AR**

Emitido com base nos dispositivos do Protocolo de 1997 para emendar a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, 1973, como alterada pelo Protocolo de 1978 relativo àquela Convenção, e como emendada através da Resolução MEPC.132(53), (daqui em diante referida como "a Convenção"), sob a autoridade do Governo de:

.....
(designação completa do país)

por

.....
(designação completa da pessoa ou organização competente
autorizada com base nos dispositivos da Convenção)

Características do navio

Nome do navio

Números ou letras características

Porto de registro

Arqueação bruta

Número da IMO

Tipo de navio

navio-tanque ☐

outro navio que não um navio-tanque ☐

ESTE DOCUMENTO É PARA ATESTAR:

1. Que o navio foi vistoriado de acordo com a Regra 5 do Anexo VI da Convenção;
e
2. Que a vistoria revela que os equipamentos, sistemas, acessórios, dispositivos e materiais atendem totalmente às exigências aplicáveis do Anexo VI da Convenção.

Data do término da vistoria em que se baseia este certificado: dd/mm/aa aa

Este certificado é válido até*,
sujeito a vistorias de acordo com a Regra 5 do Anexo VI da Convenção.

Emitido em
(Local de emissão do certificado)

.....
(Data da emissão)

.....
(Assinatura do funcionário devidamente autorizado
que emitiu o certificado)

(Selo ou carimbo da autoridade,
como for adequado)

* Introduzir a data em que expirou a validade, como especificada pela Administração de acordo com a Regra 9(1) do Anexo VI da Convenção. O dia e o mês desta data correspondem à data de aniversário, como definida na Regra 2(14) do Anexo VI da Convenção, a menos que tenha sido alterada de acordo com a Regra 9(8) do Anexo VI da Convenção.

ENDOSSO PARA VISTORIAS ANUAIS E INTERMEDIÁRIAS

ISTO É PARA ATESTAR que, numa vistoria exigida pela Regra 5 do Anexo VI da Convenção, verificou-se que o navio atende aos dispositivos pertinentes da Convenção:

Vistoria anual: Assinado
(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local

Data

(Selo ou carimbo da autoridade, como for adequado)

Vistoria anual / Intermediária: Assinado
(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local

Data

(Selo ou carimbo da autoridade, como for adequado)

Vistoria anual / intermediária: Assinado
(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local

Data

(Selo ou carimbo da autoridade, como for adequado)

Vistoria anual: Assinado
(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local

Data

(Selo ou carimbo da autoridade, como for adequado)

**VISTORIA ANUAL/INTERMEDIÁRIA DE ACORDO
COM A REGRA 9(8)(c)**

ISTO É PARA ATESTAR que, numa vistoria anual/intermediária realizada de acordo com a Regra 9(8)(c) do Anexo VI da Convenção, verificou-se que o navio atende aos dispositivos pertinentes da Convenção:

Assinado
(Assinatura do funcionário devidamente
autorizado)

Local

Data

(Selo ou carimbo da autoridade, como for adequado)

**ENDOSSO PARA PRORROGAR A VALIDADE DO CERTIFICADO, SE
FOR VÁLIDO POR MENOS DE 5 ANOS, QUANDO SE APLICAR A
REGRA 9(3)**

O navio atende aos dispositivos pertinentes da Convenção, e este certificado deverá, de acordo com a Regra 9(3) do Anexo VI da Convenção, ser aceito como válido até

Assinado
(Assinatura do funcionário devidamente
autorizado)

Local

Data

(Selo ou carimbo da autoridade, como for adequado)

**ENDOSSO QUANDO A VISTORIA DE RENOVAÇÃO TIVER SIDO
CONCLUÍDA E SE APLICAR A REGRA 9(4)**

O navio atende aos dispositivos pertinentes da Convenção, e este certificado deverá, de acordo com a Regra 9(4) do Anexo VI da Convenção, ser aceito como válido até

Assinado
(Assinatura do funcionário devidamente
autorizado)

Local

Data

(Selo ou carimbo da autoridade, como for adequado)

**ENDOSSO PARA PRORROGAR A VALIDADE DO CERTIFICADO ATÉ
CHEGAR AO PORTO DA VISTORIA, OU POR UM PERÍODO DE
GRAÇA QUANDO SE APLICAR A REGRA 9(5) OU 9(6)**

O navio deverá, de acordo com a Regra 9(5) ou 9(6) do Anexo VI da Convenção, ser aceito como válido até

Assinado
(Assinatura do funcionário devidamente
autorizado)

Local

Data

(Selo ou carimbo da autoridade, como for adequado)

**ENDOSSO PARA ANTECIPAÇÃO DA DATA DE ANIVERSÁRIO
QUANDO SE APLICAR A REGRA 9(8)**

De acordo com a Regra 9(8) do Anexo VI da Convenção, a nova data de aniversário é

Assinado
(Assinatura do funcionário devidamente
autorizado)

Local

Data

(Selo ou carimbo da autoridade, como for adequado)

De acordo com a Regra 9(8) do Anexo VI da Convenção, a nova data de aniversário é

Assinado
(Assinatura do funcionário devidamente
autorizado)

Local

Data

(Selo ou carimbo da autoridade, como for adequado)

Suplemento do Certificado Internacional de Prevenção da Poluição do Ar (IAPP)

REGISTRO DE CONSTRUÇÃO E DE EQUIPAMENTO

12 O parágrafo 2 das Observações é substituído pelo seguinte:

“2 O Registro deverá estar redigido pelo menos em inglês, francês ou espanhol. Se for utilizado também um idioma oficial do país, este deverá prevalecer em caso de uma controvérsia ou discrepância.”

B. Emenda ao Código Técnico NO_x

1 São acrescentadas as seguintes palavras no fim do parágrafo 5.2.1:

“Se não for possível, por razões técnicas evidentes, atender a esta exigência, fa
deverá ficar entre 0,93 e 1,07.”

Apêndice 1

**Modelo do Certificado Internacional de Prevenção da Poluição para Máquinas
(EIAPP)**

**Suplemento do Certificado Internacional de Prevenção da Poluição para Máquinas
(EIAPP)**

**REGISTRO DE CONSTRUÇÃO, ARQUIVO TÉCNICO E MEIOS DE
VERIFICAÇÃO**

2 O parágrafo 2 das Observações é substituído pelo seguinte:

“2 O Registro deverá estar redigido pelo menos em inglês, francês ou espanhol. Se for utilizado também um idioma oficial do país, este deverá prevalecer em caso de uma controvérsia ou discrepância.”

ANEXO 2

RESOLUÇÃO MEPC 141(54)

Adotada em 24 de Março de 2006

**EMENDAS AO ANEXO DO PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO À
CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO
CAUSADA POR NAVIOS, 1973**

**(Emendas à Regra 1, acréscimo à Regra 12A, emendas decorrentes ao Certificado
IOPP e emendas à Regra 21 do Anexo I revisado da MARPOL 73/78)**

O COMITÊ DE PROTEÇÃO DO MEIO AMBIENTE MARÍTIMO,

LEMBRANDO o Artigo 38(a) da Convenção sobre a Organização Marítima Internacional, relativo às atribuições do Comitê de Proteção do Meio Ambiente Marinho (o Comitê), que lhe foram conferidas pelas convenções internacionais para a prevenção e o controle da poluição marinha,

OBSERVANDO o Artigo 16 da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, 1973 (daqui em diante referida como "a Convenção de 1973") e o Artigo VI do Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, 1973 (daqui em diante referido como o "Protocolo de 1978"), que juntos estabelecem os procedimentos para a realização de emendas ao Protocolo de 1978 e atribuem ao órgão adequado da Organização a função de analisar e adotar emendas à Convenção de 1973, como alterada pelo Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78).

OBSERVANDO TAMBÉM que o Anexo I revisado da MARPOL 73/78 foi adotado através da Resolução MEPC 117(52) e espera-se que entre em vigor em 1º de Janeiro de 2007,

TENDO ANALISADO as emendas propostas à Regra 1, a nova Regra 12A proposta, as emendas decorrentes ao Certificado IOPP e as emendas propostas à Regra 21 do Anexo I revisado da MARPOL 73/78,

1. ADOTA, de acordo com o Artigo 16(2)(d) da Convenção de 1973, as emendas ao Anexo I revisado da MARPOL 73/78, cujo texto é apresentado no Anexo da presente resolução;
2. DETERMINA, de acordo com o Artigo 16(2)(f)(iii) da Convenção de 1973, que as emendas deverão ser consideradas como tendo sido aceitas em 1º de Fevereiro de 2007, a menos que, antes daquela data, pelo menos um terço das Partes, ou Partes cujas frotas mercantes reunidas constituam pelo menos 50% da arqueação bruta da frota mercante mundial, tenham notificado à Organização a sua objeção às emendas;
3. CONVIDA as Partes da MARPOL 73/78 a observarem que, de acordo com o Artigo 16(2)(g)(ii) da Convenção de 1973, as mencionadas emendas deverão entrar em vigor em 1º de Agosto de 2007, dependendo da sua aceitação de acordo com o parágrafo 2 acima;

4. SOLICITA ao Secretário-Geral, de acordo com o Artigo 16(2)(e) da Convenção de 1973, que transmita a todas as Partes da MARPOL 73/78 cópias autenticadas da presente resolução e o texto das emendas contidas no Anexo; e
5. SOLICITA AINDA ao Secretário-Geral que transmita cópias desta resolução e dos seus anexos aos Membros da Organização que não sejam Partes da MARPOL 73/78.

ANEXO

EMENDAS AO ANEXO I REVISADO DA MARPOL

1 Acréscimo do parágrafo 28.9 à Regra 1

É acrescentado o seguinte novo parágrafo 28.9, após o parágrafo 28.8 existente da Regra 1:

“28.9 navio entregue em 1º de Agosto de 2010 ou depois significa um navio:

- .1 para o qual o contrato de construção for assinado em 1º de agosto de 2007 ou depois; ou
- .2 na ausência de um contrato de construção, cuja quilha seja batida, ou que esteja num estágio de construção semelhante, em 1º de Fevereiro de 2008 ou depois; ou
- .3 cuja entrega seja feita em 1º de Agosto de 2010 ou depois; ou
- .4 que tenha sofrido uma remodelação de vulto:
 - .1 para a qual o contrato seja assinado depois de 1º de Agosto de 2007; ou
 - .2 na ausência de um contrato, cujo trabalho de construção tenha início depois de 1º e Fevereiro de 2008; ou
 - .3 que seja concluído depois de 2010.”

2 Acréscimo de uma nova Regra 12A sobre proteção dos tanques de óleo combustível

É acrescentada a seguinte nova Regra 12A, depois da Regra 12 existente:

“Regra 12A – Proteção dos tanques de óleo combustível

1 Esta regra deverá se aplicar a todos os navios com uma capacidade total de óleo combustível de 600 m³ ou mais, que sejam entregues em 1º de Agosto de 2010 ou depois, como definido na Regra 1.28.9 deste Anexo.

2 A aplicação desta regra para determinar a localização dos tanques utilizados para transportar óleo combustível não prevalece sobre o disposto na Regra 19 deste Anexo.

3 Para os efeitos desta regra, deverão ser utilizadas as seguintes definições:

- .1 “Óleo combustível” significa qualquer óleo utilizado como óleo combustível com relação às máquinas de propulsão e auxiliares do navio no qual aquele óleo está sendo transportado.
- .2 “Calado na linha de carga (d_s) é a distância vertical, em metros, da linha de base moldada até a metade do comprimento da linha d’água que corresponde ao calado da borda livre de verão a ser designada para o navio.
- .3 “Calado do navio leve” é o calado moldado a meia-nau, correspondendo ao peso leve.

- .4 "Calado parcial na linha de carga (d_p)" é o calado do navio leve mais 60% da diferença entre o calado do navio leve e o calado na linha de carga d_s . O calado parcial na linha de carga (d_p) deverá ser medido em metros.
- .5 "Linha d'água (d_B)" é a distância vertical, em metros, da linha de base moldada a meia-nau até a linha d'água correspondente a 30% do pontal D_s .
- .6 "Boca (B_s)" é a maior boca moldada do navio, em metros, no calado na linha de carga (d_s) mais profunda, ou abaixo dela.
- .7 "Boca (B_B)" é a maior boca moldada do navio, em metros, na linha d'água (d_B), ou abaixo dela.
- .8 "Pontal (D_s)" é o pontal moldado, em metros, medido na metade da distância para o convés superior, no costado. Para os efeitos da aplicação, "convés superior" significa o convés mais alto até o qual se prolongam as anteparas transversais estanques, exceto as anteparas do tanque de colisão da popa.
- .9 "Comprimento (L)" significa 96% do comprimento total numa linha d'água a 85% do menor pontal moldado, medido a partir da parte superior da quilha, ou o comprimento da extremidade de vante da roda de proa até o eixo da madre do leme naquela linha d'água, se este for maior. Nos navios projetados com uma quilha inclinada, a linha d'água na qual este comprimento deve ser medido deverá ser paralela à linha d'água projetada. O comprimento (L) deverá ser medido em metros.
- .10 "Boca (B)" significa a maior largura do navio, em metros, medida a meia-nau até a linha moldada da caverna num navio com casco de metal, e até a superfície externa do casco num navio com um casco de qualquer outro material.
- .11 "Tanque de óleo combustível" significa um tanque no qual é transportado óleo combustível, mas exclui aqueles tanques que não conteriam óleo combustível em operação normal, tais como os tanques de transbordo.
- .12 "Tanque de óleo combustível pequeno" é um tanque de óleo combustível com uma capacidade individual não superior a 30 m^3 .
- .13 " C " é o volume total de óleo combustível do navio, inclusive o dos tanques de óleo combustível pequenos, em m^3 , com 98% da capacidade dos tanques.
- .14 "Capacidade de óleo combustível" significa o volume de um tanque em m^3 , com 98% da sua capacidade.

4 O disposto nesta regra deverá se aplicar a todos os tanques de óleo combustível, exceto aos tanques combustível pequenos, como definidos em 3.12, desde que a capacidade total destes tanques excluídos não seja superior a 600 m^3 .

5 Cada tanque de óleo combustível não deverá ter uma capacidade superior a 2.500 m^3 .

6 Para navios, que não unidades de perfuração auto-eleváveis, que tenham uma capacidade total de óleo combustível de 600 m^3 ou mais, os tanques de óleo combustível deverão estar localizados acima da linha moldada das chapas do fundo do casco, em nenhum local a uma distância menor do que a especificada abaixo:

$h = B/20 \text{ m}$ ou,

$h = 2,0 \text{ m}$, a que for menor

O valor mínimo de $h = 0,76 \text{ m}$.

Na curvatura da área do porão, e em locais em que não haja uma curvatura claramente definida do porão, a linha limítrofe do tanque de óleo combustível deverá correr paralelamente à linha do fundo chato a meia-nau, como mostrado na figura 1.



Figura 1 – Linhas limítrofes do tanque de óleo combustível para os efeitos do parágrafo 6

7 Para navios que tenham uma capacidade total de óleo combustível de 600 m³ ou mais, mas inferior a 5.000 m³, os tanques de óleo combustível deverão estar localizados por dentro da linha moldada das chapas do costado, em nenhum local a uma distância menor do que w que, como mostrado na Figura 2, é medida em qualquer seção transversal, perpendicularmente às chapas do costado, como especificado abaixo:

$$w = 0,4 + 2,4 C/20.000 \text{ m}$$

O valor mínimo de $w = 1,0$, entretanto, para tanques isolados com uma capacidade de óleo combustível inferior a 500 m³ o valor mínimo é de 0,76 m.

8 Para navios que tenham uma capacidade total de óleo combustível de 5.000 m³ ou mais, os tanques de óleo combustível deverão estar localizados por dentro da linha moldada das chapas do costado, em nenhum local a uma distância menor do que w que, como mostrado na Figura 2, é medida em qualquer seção transversal, perpendicularmente às chapas do costado, como especificado abaixo:

$$w = 0,5 + C/20.000 \text{ m ou,}$$

$$w = 2,0 \text{ m, a que for menor}$$

O valor mínimo de $w = 1,0 \text{ m.}$

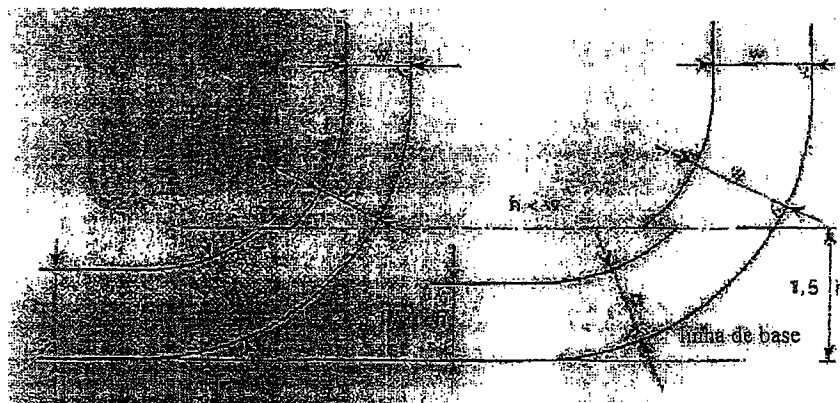


Figura 2 - Linhas limítrofes do tanque de óleo combustível para os efeitos dos parágrafos 7 e 8

9 As linhas das redes de óleo combustível localizadas a uma distância do fundo do navio inferior a h , como definido no parágrafo 6, ou do costado do navio inferior a w , como definido nos parágrafos 7 e 8, deverão ser dotadas de válvulas, ou de dispositivos de fechamento semelhantes, dentro do tanque de óleo combustível, ou imediatamente adjacente a ele. Estas válvulas deverão ser capazes de serem acionadas de um compartimento fechado, facilmente acessível, cuja localização seja acessível para quem vem do passadiço ou da posição de controle das máquinas da propulsão, sem atravessar os conveses de borda livre ou da superestrutura expostos. As válvulas deverão fechar em caso de falha no sistema de controle remoto (falha numa posição de fechada) e deverão ser mantidas sempre fechadas no mar quando o tanque contiver óleo combustível, exceto que podem ser abertas durante operações de transferência de óleo combustível.

10 Os pocetos de aspiração dos tanques de óleo combustível podem estender-se para o duplo fundo abaixo da linha limítrofe definida pela distância h , desde que aqueles pocetos sejam tão pequenos quanto possível e que a distância entre o fundo do poceto e as chapas do fundo do casco não seja inferior a $0,5 h$.

11 Alternativamente aos parágrafos 6 e 7 ou 8, os navios deverão cumprir o desempenho padrão para derramamento acidental de óleo combustível abaixo especificado:

- .1 O nível de proteção contra poluição por óleo combustível em caso de colisão ou encalhe deve ser avaliado com base no parâmetro de derramamento médio, da seguinte maneira:

$$O_M < 0,0157 - 1,14E - 6 \cdot C \quad 600 \text{ m}^3 \leq C < 5.000 \text{ m}^3$$

$$O_M < 0,010 \quad C \geq 5.000 \text{ m}^3$$

Onde O_M = parâmetro de derramamento médio;

C = volume total de óleo combustível.

- .2 Deverá ser adotada a seguinte premissa geral ao calcular o parâmetro de derramamento médio de óleo:

- .1 dever-se-á presumir que o navio esteja carregado até o calado parcial na linha de carga d_p , sem trim nem banda;
 - .2 dever-se-á presumir que todos os tanques de óleo combustível estejam carregados até 98% da sua capacidade volumétrica;
 - .3 a densidade nominal do óleo combustível (ρ_n) deverá ser, de um modo geral, considerada como sendo de 1.000 kg/m^3 . Se a densidade do óleo combustível estiver especificamente restrita a um valor menor, este valor menor deverá ser utilizado; e
 - .4 para os efeitos destes cálculos do derramamento, a permeabilidade de cada tanque de óleo combustível deverá ser considerada como sendo de 0,99, a menos que seja provado em contrário.
- .3 As seguintes premissas deverão ser adotadas ao combinar os parâmetros de derramamento de óleo:

- .1 O derramamento médio de óleo deverá ser calculado independentemente para uma avaria no costado e para uma avaria no fundo e, então, combinados num parâmetro não dimensional de derramamento de óleo O_M , da seguinte maneira:

$$O_M = (0,4 O_{MS} + 0,6 O_{MB}) / C$$

onde:

O_{MS} = derramamento médio para avaria no costado, em m^3

O_{MB} = derramamento médio para avaria no fundo, em m^3

C = volume total de óleo combustível.

- .2 Para avaria no fundo, deverão ser feitos cálculos independentes para obter o derramamento médio para condições de maré de 0 m e de 2,5 m e, em seguida, combinados da seguinte maneira:

$$O_{MB} = 0,7 O_{MB(0)} + 0,3 O_{MB(2,5)}$$

onde:

$O_{MB(0)}$ = derramamento médio para condição de maré de 0 m, e

$O_{MB(2,5)}$ = derramamento médio para condição de maré de 2,5 m, em m^3 .

- .4 O derramamento médio para avaria no costado O_{MS} deverá ser calculado da seguinte maneira:

$$O_{MS} = \sum_i P_{S(i)} O_{S(i)} [\text{m}^3]$$

onde:

i = representa cada tanque de óleo combustível sob consideração;

- n = número total de tanques de óleo combustível
- $P_{S(i)}$ = a probabilidade da avaria no costado penetrar o tanque de óleo combustível i , calculada de acordo com o parágrafo 11.6 desta regra;
- $O_{S(i)}$ = o derramamento, em m^3 , para avaria no costado, para o tanque de óleo combustível i , que considera-se igual ao volume total de óleo no tanque de óleo combustível i com 98% da sua capacidade.

- .5 O derramamento médio para avaria no fundo deverá ser calculada para cada condição de maré, da seguinte maneira:

$$.1 \quad O_{MB(0)} = \sum_{i=1}^n P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} [m^3]$$

onde:

i = representa cada tanque de óleo combustível sob consideração;

n = número total de tanques de óleo combustível

$P_{B(i)}$ = a probabilidade da avaria no fundo perfurar o tanque de óleo combustível i , calculada de acordo com o parágrafo 11.7 desta regra;

$O_{B(i)}$ = o derramamento proveniente do tanque de óleo combustível i , em m^3 , calculado de acordo com o parágrafo 11.5.3 desta regra; e

$C_{DB(i)}$ = fator para levar em conta a retenção do óleo, como definida no parágrafo 11.5.4.

$$.2 \quad O_{MB(2,5)} = \sum_{i=1}^n P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} [m^3]$$

onde:

$i, n, P_{B(i)}$ e $C_{DB(i)}$ = como definidos no parágrafo .1 acima

$O_{B(i)}$ = derramamento proveniente do tanque de óleo combustível i , em m^3 , após a mudança da maré.

- .3 O derramamento de óleo $O_{B(i)}$ para cada tanque de óleo combustível deverá ser calculado com base nos princípios de equilíbrio de pressão, de acordo com as seguintes premissas:

.1 O navio deverá ser considerado encalhado, com trim e banda zero, com o calado encalhado antes da mudança da maré igual ao calado parcial na linha de carga d_p .

.2 O nível de óleo combustível após a avaria deverá ser calculado da seguinte maneira:

$$h_F = \{(d_p + t_c - Z_1)(\rho_s)\} / \rho_n$$

onde: h_F = a altura da superfície do óleo combustível acima de Z_1 , em m;

t_c = a mudança da maré, em m. As reduções de maré deverão ser expressas como valores negativos;

Z_1 = a altura do ponto mais baixo no tanque de óleo combustível acima da linha de base, em m;

ρ_s = densidade da água do mar, a ser considerada como $1,025 \text{ kg/m}^3$; e

ρ_n = densidade nominal do óleo combustível, como definida em 11.2.3.

- 3 O derramamento de óleo $O_{B(i)}$ para qualquer tanque que faça limite com as chapas do fundo do casco não deverá ser considerado como sendo menor do que o valor obtido na fórmula a seguir, mas não superior à capacidade do tanque:

$$O_{B(i)} = H_w A$$

onde:

$H_w = 1,0 \text{ m}$, quando $Y_B = 0$

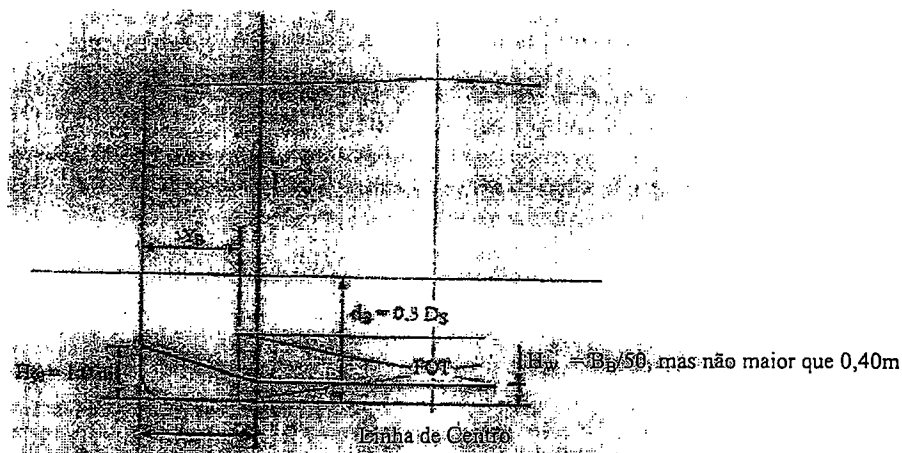
$H_w = B_B/50$, mas não superior a $0,4 \text{ m}$, quando Y_B for maior que $B_B/5$ ou $11,5 \text{ m}$, o que for menor

" H_w " deve ser medida de baixo para cima, a partir da linha do fundo chato a meia-nau. Na área da curvatura do porão em e locais em que não haja uma curva do porão claramente definida, H_w deve ser medida a partir de uma linha paralela ao fundo chato a meia-nau, como mostrado para a distância " h " na Figura 1.

Para valores de Y_B mais para fora em relação a $B_B/5$ ou de $11,5 \text{ m}$, o que for menor, H_w deve ser interpolada linearmente.

Y_B = valor mínimo de Y_B ao longo do comprimento do tanque de óleo combustível, onde, em qualquer local determinado, Y_B for a distância transversal entre as chapas do costado na linha d'água d_B e o tanque, na linha d'água d_B ou abaixo dela.

A = a área horizontal projetada máxima do tanque de óleo combustível até o nível de H_w , a partir do fundo do tanque.



$B_g/5$ ou 11,5 m, o que for menor,
(medido de fora para dentro a partir do
costado do navio, perpendicularmente
à linha de centro no nível de d_g)

Figura 3 - Dimensões para o cálculo do derramamento mínimo de óleo para os efeitos do subparágrafo 11.5.3.3

- .4 No caso de avaria no fundo, uma parte do derramamento proveniente de um tanque de óleo combustível pode ficar retida em compartimentos não destinados a armazenar óleo. Este efeito é aproximado através do emprego do fator $C_{DB(i)}$ para cada tanque, o qual deve ser considerado da seguinte maneira:

$C_{DB(i)} = 0,6$ para tanques de óleo combustível que fazem limite por baixo com compartimentos não destinados a armazenar óleo;

$C_{DB(i)} = 1$ para os outros casos.

- .6 A probabilidade P_s de rompimento de um compartimento em decorrência da avaria no costado deverá ser calculada da seguinte maneira:

$$.1 \quad P_s = P_{SL} \cdot P_{SV} \cdot P_{ST}$$

onde: $P_{SL} = (1 - P_{Sf} - P_{Sa})$ = probabilidade da avaria se estender para dentro da zona longitudinal limitada por X_a e X_f ;

$P_{SV} = (1 - P_{Su} - P_{Sl})$ = probabilidade da avaria se estender para dentro da zona vertical limitada por Z_l e Z_u ;

$P_{ST} = (1 - P_{Sy})$ = probabilidade da avaria se estender transversalmente além dos limites definidos por y ;

2. P_{Sa} , P_{Sf} , P_{Su} e P_{Sl} deverão ser determinados por interpolação linear, utilizando a tabela de probabilidades para avaria no costado fornecida em 11.6.3, deverá ser calculado através das fórmulas fornecidas em 11.6.3, onde:

P_{Sa} = probabilidade de que a avaria vá ficar inteiramente por ante-a-ré do ponto X_a/L ;

P_{Sf} = probabilidade de que a avaria vá ficar inteiramente por ante-a-vante do ponto X_f/L ;

P_{Sl} = probabilidade de que a avaria vá ficar inteiramente abaixo do tanque;

P_{Su} = probabilidade de que a avaria vá ficar inteiramente acima do tanque; e

P_{Sy} = probabilidade de que a avaria vá ficar inteiramente por fora do tanque.

Os limites X_a , X_f , Z_l , Z_u , e y do compartimento deverão ser obtidos da seguinte maneira:

X_a = distância longitudinal a partir da extremidade mais de ré de L até o ponto mais a ré do compartimento que está sendo considerado, em m;

X_f = distância longitudinal a partir da extremidade mais de ré de L até o ponto mais a vante do compartimento que está sendo considerado, em m;

Z_l = distância vertical a partir da linha de base moldada até o ponto mais baixo do compartimento que está sendo considerado, em m. Quando Z_l for maior que D_S , Z_l deverá ser tomado como D_S ;

Z_u = distância vertical a partir da linha de base moldada até o ponto mais alto do compartimento que está sendo considerado, em m. Quando Z_u for maior que D_S , Z_u deverá ser tomado como D_S ; e

Y = distância horizontal mínima medida perpendicularmente à linha de centro, entre o compartimento sob consideração e as chapas do costado, em m¹.

Nas proximidades da curvatura do porão, y não precisa ser considerada abaixo de uma distância h acima da linha de base, quando h for menor que $B/10$, 3 m, ou da parte superior do tanque.

¹ Para disposições simétricas dos tanques, são consideradas avarias apenas num dos costados do navio e, neste caso, todas as dimensões de "y" devem ser medidas a partir daquele costado. Para disposições assimétricas, é feita referência às Notas Explicativas sobre assuntos relacionados com o desempenho de derramamento acidental de óleo, adotadas pela Organização.

.3 Tabela de Probabilidades para avaria no costado

X_a/L	P_{Sa}	X_f/L	P_{Sf}	Z_l/D_s	P_{Sl}	Z_v/D_s	P_{Su}
0,00	0,000	0,00	0,967	0,00	0,000	0,00	0,968
0,05	0,023	0,05	0,917	0,05	0,000	0,05	0,952
0,10	0,068	0,10	0,867	0,10	0,001	0,10	0,931
0,15	0,117	0,15	0,817	0,15	0,003	0,15	0,905
0,20	0,167	0,20	0,767	0,20	0,007	0,20	0,873
0,25	0,217	0,25	0,717	0,25	0,013	0,25	0,836
0,30	0,267	0,30	0,667	0,30	0,021	0,30	0,789
0,35	0,317	0,35	0,617	0,35	0,034	0,35	0,733
0,40	0,367	0,40	0,567	0,40	0,055	0,40	0,670
0,45	0,417	0,45	0,517	0,45	0,085	0,45	0,599
0,50	0,467	0,50	0,467	0,50	0,123	0,50	0,525
0,55	0,517	0,55	0,417	0,55	0,172	0,55	0,452
0,60	0,567	0,60	0,367	0,60	0,226	0,60	0,383
0,65	0,617	0,65	0,317	0,65	0,285	0,65	0,317
0,70	0,667	0,70	0,267	0,70	0,347	0,70	0,255
0,75	0,717	0,75	0,217	0,75	0,413	0,75	0,197
0,80	0,767	0,80	0,167	0,80	0,482	0,80	0,143
0,85	0,817	0,85	0,117	0,85	0,553	0,85	0,092
0,90	0,867	0,90	0,068	0,90	0,626	0,90	0,046
0,95	0,917	0,95	0,023	0,95	0,700	0,95	0,013
1,00	0,967	1,00	0,000	1,00	0,775	1,00	0,000

P_{Sy} deverá ser calculada da seguinte maneira:

$$P_{Sy} = (24,96 - 199,6 y/B_s) (y/B_s) \quad \text{para } y/B_s \leq 0,05$$

$$P_{Sy} = 0,749 + \{5 - 44,4 (y/B_s - 0,05)\} \{y/B_s - 0,05\} \quad \text{para } 0,05 < y/B_s < 0,1$$

$$P_{Sy} = 0,888 + 0,56 (y/B_s - 0,1) \quad \text{para } y/B_s \geq 0,1$$

P_{Sy} não deverá ser considerada como sendo maior que 1.

.7 A probabilidade P_B de rompimento de um compartimento em decorrência de uma avaria no fundo deverá ser calculada da seguinte maneira:

$$.1 \quad P_B = P_{BL} \cdot P_{BT} \cdot P_{BV}$$

onde: $P_{BL} = (1 - P_{Bf} - P_{Ba}) =$ probabilidade da avaria se estender para dentro da zona longitudinal limitada por X_a e X_f ;

$P_{TB} = (1 - P_{Bp} - P_{Bs}) =$ probabilidade da avaria se estender para dentro da zona transversal limitada por Y_p e Y_s ; e

$P_{BV} = (1 - P_{Bz}) =$ probabilidade da avaria se estender verticalmente

acima dos limites
definidos por z;

2. P_{Ba} , P_{Bf} , P_{Bp} e P_{Bs} deverão ser determinadas através de uma interpolação linear, utilizando a tabela de probabilidades para avaria no fundo fornecida em 11.7.3, e P_{Bz} deverá ser calculada utilizando as fórmulas fornecidas em 11.7.3, onde:

P_{Ba} = probabilidade de que a avaria vá ficar totalmente por ante-a-ré do ponto X_a/L ;

P_{Bf} = probabilidade de que a avaria vá ficar totalmente por ante-a-vante do ponto X_f/L ;

P_{Bp} = probabilidade de que a avaria vá ficar totalmente a bombordo do tanque;

P_{Bs} = probabilidade de que a avaria vá ficar totalmente a boreste do tanque; e

P_{Bz} = probabilidade de que a avaria vá ficar totalmente abaixo do tanque.

Os limites X_a , X_f , Y_p , Y_s e z do compartimento deverão ser encontrados da seguinte maneira:

X_a e X_f como definido em 11.6.2;

Y_p = distância transversal do ponto mais a bombordo no compartimento localizado na linha d'água d_B , ou abaixo dela, até um plano vertical localizado à distância $B_B/2$ para boreste da linha de centro do navio;

Y_s = distância transversal do ponto mais a boreste no compartimento localizado na linha d'água d_B , ou abaixo dela, até um plano vertical localizado à distância $B_B/2$ para boreste da linha de centro do navio; e

z = valor mínimo de z ao longo do comprimento do compartimento, onde, em qualquer ponto longitudinal especificado, z é a distância vertical do ponto mais baixo das chapas do fundo do casco, naquele ponto longitudinal, até o ponto mais baixo do compartimento naquele ponto longitudinal, em metros.

3 Tabela de probabilidades para avarias no fundo

X_a/L	P_{Ba}	X_f/L	P_{Bf}	Y_p/B	P_{Bp}	Y_s/B_B	P_{Bs}
0,00	0,000	0,00	0,969	0,00	0,844	0,00	0,000
0,05	0,002	0,05	0,953	0,05	0,794	0,05	0,009
0,10	0,008	0,10	0,936	0,10	0,744	0,10	0,032
0,15	0,017	0,15	0,916	0,15	0,694	0,15	0,063
0,20	0,029	0,20	0,894	0,20	0,644	0,20	0,097
0,25	0,042	0,25	0,870	0,25	0,594	0,25	0,133
0,30	0,058	0,30	0,842	0,30	0,544	0,30	0,171
0,35	0,076	0,35	0,810	0,35	0,494	0,35	0,211
0,40	0,096	0,40	0,775	0,40	0,444	0,40	0,253
0,45	0,119	0,45	0,734	0,45	0,394	0,45	0,297
0,50	0,143	0,50	0,687	0,50	0,344	0,50	0,344
0,55	0,171	0,55	0,630	0,55	0,297	0,55	0,394
0,60	0,203	0,60	0,563	0,60	0,253	0,60	0,444
0,65	0,242	0,65	0,489	0,65	0,211	0,65	0,494
0,70	0,289	0,70	0,413	0,70	0,171	0,70	0,544
0,75	0,344	0,75	0,333	0,75	0,133	0,75	0,594
0,80	0,409	0,80	0,252	0,80	0,097	0,80	0,644
0,85	0,482	0,85	0,170	0,85	0,063	0,85	0,694
0,90	0,565	0,90	0,089	0,90	0,032	0,90	0,744
0,95	0,658	0,95	0,026	0,95	0,009	0,95	0,794
1,00	0,761	1,00	0,000	1,00	0,000	1,00	0,844

P_{Bz} deverá ser calculada da seguinte maneira:

$$P_{Bz} = (14,5 - 67 z/D_s) (z/D_s) \quad \text{para } z/D_s \leq 0,1$$

$$P_{Bz} = 0,78 + 1,1 \{(z/D_s - 0,1)\} \quad \text{para } z/D_s > 0,1$$

P_{Bz} não deverá ser considerado como sendo maior que 1.

- .8 Para fins de manutenção e de inspeção, quaisquer tanques de óleo combustível que não façam limite com as chapas externas do casco não deverão estar localizados a uma distância menor das chapas do fundo do casco do que o valor mínimo de h , fornecido no parágrafo 6, nem a uma distância menor das chapas do costado menor do que o valor mínimo aplicável de w , fornecido no parágrafo 7 ou 8.

12 Ao aprovar o projeto e a construção de navios a serem construídos de acordo com esta regra, as Administrações deverão levar na devida consideração os aspectos gerais de segurança, inclusive a necessidade de manutenção e de inspeção dos tanques ou espaços laterais e do duplo fundo.”

3 Emendas decorrentes ao Suplemento do Certificado IOPP (Modelos A e B)

É acrescentado o seguinte novo parágrafo 2A ao Suplemento do Certificado IOPP (Modelos A e B):

“2A.1 É exigido que o navio seja construído de acordo com a Regra 12A e que atenda às e às exigências:

dos parágrafos 6 e ou 7 ou 8(construção de casco duplo) ☐

do parágrafo 11 (desempenho do derramamento acidental de óleo combustível). ☐

2A.2 Não é exigido que o navio atenda às exigências da Regra 12A. ☐

4 Emendas à Regra 21

O texto existente do parágrafo 2.2 da Regra 21 sobre a Prevenção da poluição por óleo causada por petroleiros que transportam óleo pesado de alta graduação é substituído pelo seguinte:

“óleos, que não os óleos crus, que tenham uma densidade a 15°C maior do que 900 kg/m³, ou uma viscosidade cinemática a 50°C maior do que 180 mm²/s; ou”

ANEXO 4

RESOLUÇÃO MEPC 143(54)

Adotada em 24 de Março de 2006

EMENDAS AO ANEXO DO PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO CAUSADA POR NAVIOS, 1973

(Acréscimo à Regra 13 do Anexo IV da MARPOL 73/78)

O COMITÊ DE PROTEÇÃO DO MEIO AMBIENTE MARÍTIMO,

LEMBRANDO o Artigo 38(a) da Convenção sobre a Organização Marítima Internacional relativo às atribuições do Comitê de Proteção do Meio Ambiente Marinho (o Comitê), que lhe foram conferidas pelas convenções internacionais para a prevenção e o controle da poluição marinha,

OBSERVANDO o Artigo 16 da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, 1973 (daqui em diante referida como “a Convenção de 1973”) e o Artigo VI do Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, 1973 (daqui em diante referido como o “Protocolo de 1978”), que juntos estabelecem os procedimentos para a realização de emendas ao Protocolo de 1978 e atribuem ao órgão adequado da Organização a função de analisar e adotar emendas à Convenção de 1973, como alterada pelo Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78).

TENDO ANALISADO a nova Regra 13 proposta do Anexo IV revisado da MARPOL 73/78, relativa ao controle do Estado do porto sobre as exigências operacionais,

1. ADOTA, de acordo com o Artigo 16(2)(b), (c) e (d) da Convenção de 1973, a nova Regra 13 do Anexo IV da MARPOL 73/78, cujo texto é apresentado no Anexo da presente resolução;
2. DETERMINA, de acordo com o Artigo 16(2)(f)(iii) da Convenção de 1973, que o Anexo IV revisado da MARPOL 73/78 deverá ser considerado como tendo sido aceito em 1º de Fevereiro de 2007, a menos que, antes daquela data, pelo menos um terço das Partes da MARPOL 73/78, ou Partes cujas frotas mercantes reunidas constituam pelo menos 50% da arqueação bruta da frota mercante mundial, tenham notificado à Organização as suas objeções às emendas;
3. CONVIDA as Partes da MARPOL 73/78 a observarem que, de acordo com o Artigo 16(2)(g)(ii) da Convenção de 1973, as mencionadas emendas deverão entrar em vigor em 1º de Agosto de 2007, dependendo da sua aceitação de acordo com o parágrafo 2 acima;
4. SOLICITA ao Secretário-Geral, de acordo com o Artigo 16(2)(e) da Convenção de 1973, que transmita a todas as Partes da MARPOL 73/78 cópias autenticadas da presente resolução e o texto das emendas contidas no Anexo; e

RESOLUÇÃO MEPC.143(54)

5. SOLICITA AINDA ao Secretário-Geral que transmita cópias desta resolução e dos seus anexos aos Membros da Organização que não sejam Partes da MARPOL 73/78.

ANEXO

EMENDAS AO ANEXO IV REVISADO DA MARPOL

São acrescentados o novo Capítulo 5 e a nova Regra 13 após a Regra 12 existente:

Capítulo 5 – Controle do Estado do Porto

“Regra 13 – Controle do Estado do porto sobre as exigências operacionais

1. Um navio, quando num porto ou num terminal ao largo de uma outra Parte, está sujeito a inspeção por funcionários devidamente autorizados por aquela Parte, com relação às exigências operacionais com base neste Anexo, quando existirem razões claras para acreditar que o Comandante ou a tripulação não está familiarizada com os procedimentos essenciais de bordo com relação à prevenção da poluição por esgoto.
2. Nas circunstâncias apresentadas no parágrafo (1) desta regra, a Parte deverá tomar medidas tais que venham a assegurar que o navio não suspenda até que a situação tenha sido regularizada de acordo com as exigências deste Anexo.
3. Os procedimentos relativos ao controle do Estado do porto prescritos no Artigo 5 da presente Convenção deverão se aplicar a esta regra.
4. Nada do disposto nesta regra deverá ser interpretado como restringindo os direitos e as obrigações de uma Parte para realizar o controle sobre as exigências operacionais especificamente estabelecidas na presente Convenção.
