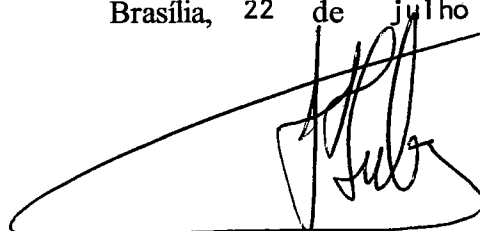


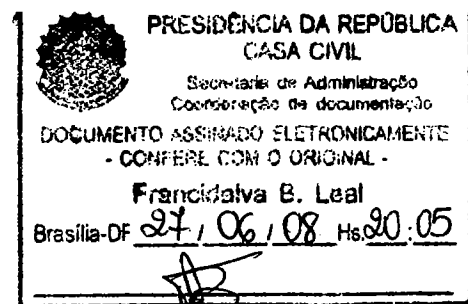
Mensagem nº 538

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, acompanhado de Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado das Relações Exteriores, o texto da Convenção Internacional para Controle e Gerenciamento da Água de Lastro e Sedimentos de Navios.

Brasília, 22 de julho de 2008.

A large, stylized handwritten signature in black ink, likely belonging to the Minister of State for Foreign Relations, is written over the date line. The signature is highly cursive and extends across the line.



EM No 00244 MRE DMAE/DAI/- PAIN/MARE/IMO

Brasília, 27 de junho de 2008.

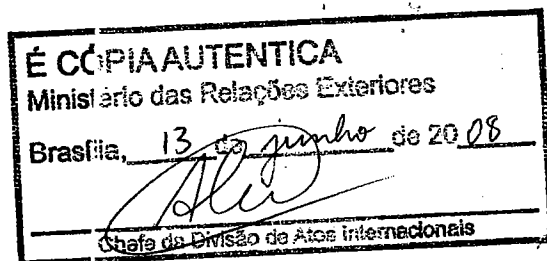
Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

A Convenção Internacional para Controle e Gerenciamento da Água de Lastro e Sedimentos de Navios foi adotada pela Organização Marítima Internacional (IMO), da qual o Brasil é Estado Parte, em Londres, em 13 de fevereiro de 2004.

2. Em 25 de janeiro de 2005, o Representante Permanente do Brasil junto à IMO assinou, na sede da Organização, a Convenção, sujeita à ratificação, demonstrando à Comunidade Marítima Internacional a intenção do governo brasileiro de internalizar, por lei nacional, aquele diploma legal.
3. A Convenção visa prevenir, minimizar e, por fim, eliminar os riscos da introdução de organismos aquáticos nocivos e agentes patogênicos, por navios, através do controle e gerencialmente da água de lastro e sedimentos nela contidos. Estas ações contribuirão para evitar as agressões ao meio ambiente aquático e à saúde pública.
4. O Brasil vem participando, há muitos anos, em vários grupos de trabalho e sessões plenárias do Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho (MEPC), de discussões técnicas que culminaram com a adoção da Convenção, em 2004, e que, atualmente, tratam da elaboração das Diretrizes que auxiliarão a implementação, de forma uniforme, da Convenção.
5. Tendo em vista o exposto e com vistas ao encaminhamento do assunto à apreciação do Poder Legislativo, conforme prevê o inciso VIII do Art. 84 da Constituição Federal, submeto à elevada consideração de Vossa Excelência o texto da Convenção Internacional para Controle e Gerenciamento da Água de Lastro e Sedimentos de Navios, 2004.

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: Ruy Nunes Pinto Nogueira



CONFERÊNCIA INTERNACIONAL SOBRE
GERENCIAMENTO DE ÁGUA DE
LASTRO DE NAVIOS
Item 8 da Pauta

BWM/CONF/36
16 de fevereiro de 2004
Original: INGLÊS

**ADOÇÃO DO ATO FINAL E OUTROS INSTRUMENTOS, RECOMENDAÇÕES E
RESOLUÇÕES RESULTANTES DO TRABALHO DA CONFERÊNCIA**

**CONFERÊNCIA INTERNACIONAL PARA CONTROLE E
GERENCIAMENTO DA ÁGUA DE LASTRO E SEDIMENTOS
DE NAVIOS, 2004**

Texto adotado pela Conferência

1 Como resultado de suas deliberações, conforme registrado no Registro das Deliberações do Plenário (BWM/CONF/RD/2/Rev.1) e no Ato Final da Conferência (BWM/CONF/37), a Conferência adotou a Convenção Internacional para Controle e Gerenciamento da Água de Lastro e Sedimentos de Navios, 2004.

2 A supracitada Convenção, conforme adotada pela Conferência, está anexada a este documento.

ANEXO

CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA CONTROLE E GERENCIAMENTO DA ÁGUA DE LASTRO E SEDIMENTOS DE NAVIOS, 2004

AS PARTES DA PRESENTE CONVENÇÃO,

RECORDANDO o Parágrafo 1º do Artigo 196 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS) de 1982, que prevê que “os Estados deverão tomar todas as medidas necessárias para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio ambiente marinho resultante do uso de tecnologias sob a sua jurisdição ou controle, ou a introdução intencional ou acidental de espécies, sejam elas exóticas ou novas, em uma determinada parte do ambiente marinho, que possa causar mudanças significativas e prejudiciais ao mesmo”,

OBSERVANDO os objetivos da Convenção sobre Diversidade Biológica (CBD) de 1992 e que a transferência e introdução de Organismos Aquáticos Nocivos e Agentes Patogênicos através da Água de Lastro dos navios ameaça a conservação e uso sustentável da diversidade biológica, assim como a Decisão IV/5 da Conferência das Partes (COP 4) da CBD de 1998 referente à conservação e uso sustentável dos ecossistemas marinhos e costeiros, assim como a Decisão VI/23 da Conferência das Partes (COP 6) da CBD de 2002 sobre espécies exóticas que ameaçam ecossistemas, habitats ou espécies, incluindo princípios orientadores acerca de espécies invasoras,

OBSERVANDO AINDA que a Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento (UNCED) de 1992 solicitou à Organização Marítima Internacional (doravante denominada “a Organização”) que considere a adoção de regras apropriadas para descarga de Água de Lastro,

TENDO EM MENTE a abordagem preventiva utilizada no Princípio 15 da Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, mencionada na Resolução MEPC.67(37) adotada pelo Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho da Organização no dia 15 de setembro de 1995,

TENDO EM MENTE TAMBÉM que a Cúpula Mundial sobre Desenvolvimento Sustentável de 2002, no item b do parágrafo 34 de seu Plano de Implementação, clama por ação em todos os níveis para apressar o desenvolvimento de medidas para lidar com espécies exóticas invasoras em Água de Lastro,

CONSCIENTES que a descarga descontrolada de Água de Lastro e dos sedimentos nela contidos, descarregados por navios, levou à transferência de Organismos Aquáticos Nocivos e Agentes Patogênicos, causando perdas e danos ao meio ambiente, à saúde pública, às propriedades e recursos,

RECONHECENDO a relevância dada a este assunto pela Organização através das Resoluções de Assembléia A.774(18) em 1993 e A.868(20) em 1997, adotadas com a finalidade de tratar da transferência de Organismos Aquáticos Nocivos e Agentes Patogênicos,

RECONHECENDO AINDA que vários Estados adotaram ações individuais visando prevenir, minimizar e, por fim, eliminar os riscos da introdução de Organismos Aquáticos Nocivos e Agentes Patogênicos por navios que entram em seus portos, e também que esta questão, sendo uma preocupação mundial, exige ações baseadas em regras aplicáveis em todo o mundo, juntamente com diretrizes para sua implementação eficaz e interpretação uniforme,

DESEJANDO continuar o desenvolvimento de opções de Gerenciamento de Água de Lastro mais seguras e eficazes, que resultarão em prevenção contínua, minimização e, por fim, eliminação da transferência de Organismos Aquáticos Nocivos e Agentes Patogênicos,

DECIDIDAS a prevenir, minimizar e, por fim, eliminar os riscos ao meio ambiente, à saúde pública, às propriedades e recursos decorrentes da transferência de Organismos Aquáticos Nocivos e Agentes Patogênicos através do controle e gerenciamento da Água de Lastro dos navios e dos sedimentos nela contidos, assim como evitar os efeitos colaterais indesejados desse controle e estimular desenvolvimento em conhecimento e tecnologia relacionados,

CONSIDERANDO que estes objetivos podem ser melhor alcançados pela conclusão de uma Convenção Internacional Para Controle e Gerenciamento da Água de Lastro e Sedimentos de Navios,

CONCORDARAM com o seguinte:

Artigo 1º *Definições*

Para os propósitos da presente Convenção, salvo disposição em contrário:

1 “Administração” significa o Governo do Estado sob cuja autoridade o navio esteja operando. No caso de um navio autorizado a arvorar bandeira de qualquer Estado, a Administração será o Governo daquele Estado. No caso de plataformas flutuantes envolvidas na exploração e aproveitamento do leito do mar e seu subsolo adjacente à costa sobre a qual o Estado costeiro exerce direitos de soberania com a finalidade de exploração e aproveitamento de seus recursos naturais, inclusive Unidades Flutuantes de Armazenamento (FSUs) e Unidades Flutuantes de Produção, Armazenamento e Transbordo (FPSOs), a Administração será o Governo do Estado costeiro em questão.

2 “Água de Lastro” significa água com suas partículas suspensas levada a bordo de um navio para controlar trim, adernamento, calado, estabilidade ou tensões do navio.

3 “Gerenciamento de Água de Lastro” significa processos mecânicos, físicos, químicos e biológicos, sejam individualmente ou em combinação, para remover, tornar inofensiva ou evitar a captação ou descarga de Organismos Aquáticos Nocivos e Agentes Patogênicos encontrados na Água de Lastro e Sedimentos nela contidos.

4 “Certificado” significa o Certificado Internacional de Gerenciamento de Água de Lastro.

5 “Comitê” significa o Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho da Organização.

6 “Convenção” significa a Convenção Internacional de Controle e Gerenciamento da Água de Lastro e Sedimentos de Navios.

7 “Arqueação Bruta” significa a arqueação bruta calculada em conformidade com as regras de medida de tonelagem contidas no Anexo I à Convenção Internacional para Medida de Tonelagem de Navios de 1969 ou qualquer Convenção que a tenha sucedido.

8 “Organismos Aquáticos Nocivos e Agentes Patogênicos” significa organismos aquáticos ou patogênicos que, se introduzidos no mar, incluindo estuários, ou em cursos de água doce, podem prejudicar o meio ambiente, a saúde pública, as propriedades ou recursos, prejudicar a diversidade biológica ou interferir em outros usos legítimos de tais áreas.

9 “Organização” significa a Organização Marítima Internacional.

10 “Secretário-Geral” significa o Secretário-Geral da Organização.

11 “Sedimentos” significa matéria decantada da Água de Lastro dentro de um navio.

12 “Navio” significa uma embarcação de qualquer tipo operando no ambiente aquático, inclusive submersíveis, engenhos flutuantes, plataformas flutuantes, FSUs e FPSOs.

Artigo 2º *Obrigações Gerais*

1 As Partes se comprometem a cumprir total e plenamente os dispositivos da presente Convenção e seu Anexo visando prevenir, minimizar e, por fim, eliminar a transferência de Organismos Aquáticos Nocivos e Agentes Patogênicos através do controle e gerenciamento da Água de Lastro dos navios e dos sedimentos nela contidos.

2 O Anexo é parte integrante da presente Convenção. Salvo disposição em contrário, uma referência a esta Convenção constitui-se ao mesmo tempo em referência ao Anexo.

3 Nada na presente Convenção será interpretado como obstáculo para que uma Parte tome, individualmente ou em conjunto com outras Partes, medidas mais rígidas com respeito à prevenção, redução ou eliminação da transferência de Organismos Aquáticos Nocivos e Agentes Patogênicos através do controle e gerenciamento da Água de Lastro dos navios e dos sedimentos nela contidos, em consonância com o direito internacional.

4 As Partes deverão envidar esforços para cooperar com a finalidade de implementação, conformidade e cumprimento efetivos desta Convenção.

5 As Partes se comprometem a estimular o desenvolvimento contínuo do Gerenciamento da Água de Lastro e de normas para prevenir, minimizar e, por fim, eliminar a transferência de Organismos Aquáticos Nocivos e Agentes Patogênicos através do controle e gerenciamento da Água de Lastro dos navios e dos sedimentos nela contidos.

6 As Partes, ao atuarem nos termos da presente Convenção, deverão envidar esforços para não causar perdas e danos ao meio ambiente, à saúde pública, às propriedades e recursos do seu ou de outros Estados.

7 As Partes deverão assegurar que as práticas de Gerenciamento de Água de Lastro utilizadas em conformidade com a presente Convenção não causem dano maior do que visam

prevenir ao meio ambiente, à saúde pública, às propriedades e recursos do seu ou de outros Estados.

8 As Partes deverão estimular os navios com direito a arvorar sua bandeira, e a quem a presente Convenção se aplica, a evitarem, até onde seja viável, a captação de Água de Lastro com Organismos Aquáticos potencialmente Prejudiciais e Patogênicos, assim como Sedimentos que possam conter tais organismos, inclusive promovendo a implementação adequada das recomendações dadas pela Organização.

9 As Partes deverão enviar esforços para cooperar entre si, sob os auspícios da Organização para combater ameaças e riscos a ecossistemas e biodiversidade marinhos sensíveis, vulneráveis ou ameaçados em áreas além dos limites de jurisdição nacional com relação ao Gerenciamento de Água de Lastro.

Artigo 3º *Aplicação*

1 Salvo se expressamente previsto em contrário na presente Convenção, a mesma se aplicará a:

- (a) navios autorizados a arvorar a bandeira de uma Parte; e
- (b) navios não autorizados a arvorar a bandeira de uma Parte, mas que operem sob a autoridade de uma Parte.

2 A presente Convenção não se aplicará a:

- (a) navios não projetados ou construídos para levar Água de Lastro;
- (b) navios de uma Parte que só operem em águas sob sua jurisdição, a menos que a Parte estabeleça que a descarga de Água de Lastro por tais navios possa causar perdas ou danos ao seu meio ambiente, à saúde pública, às propriedades e recursos, ou aos de Estados adjacentes ou de outros Estados;
- (c) navios de uma Parte que só operem em águas sob jurisdição de outra Parte, sujeitos à autorização desta última Parte para tal exclusão. Nenhuma Parte poderá conceder tal autorização se assim procedendo prejudicar ou danificar seu meio ambiente, saúde pública, propriedades e recursos, ou os de Estados adjacentes ou de outros Estados. Qualquer Parte que não conceda tal autorização deverá notificar a Administração do navio envolvido que esta Convenção se aplica ao referido navio;
- (d) navios que só operem em águas sob jurisdição de uma Parte e em alto-mar, com exceção de navios que não receberam autorização nos termos do item (c) acima, a menos que tal Parte determine que a descarga de Água de Lastro por tais navios causaria perdas ou danos a seu meio ambiente, à saúde pública, às propriedades e recursos, ou aos de Estados adjacentes ou de outros Estados;
- (e) qualquer navio de guerra, navio auxiliar da Marinha ou qualquer outro navio de propriedade de um Estado ou operado por ele e utilizado, temporariamente, apenas em serviço governamental não comercial. Entretanto, cada Parte deverá

assegurar, através da adoção de medidas apropriadas que não prejudiquem as operações ou capacidades operacionais de tais navios de sua propriedade ou por ela operado, que tais navios atuem de maneira coerente, dentro daquilo que é razoável e viável, com esta Convenção; e

- (f) Água de Lastro permanente em tanques selados de navios, que não esteja sujeita a descarga.

3 No que se refere a navios alheios às Partes desta Convenção, as Partes deverão aplicar as prescrições desta Convenção conforme se faça necessário para assegurar que não seja dado um tratamento mais favorável aos referidos navios.

Artigo 4º *Controle da Transferência de Organismos Aquáticos Nocivos e Agentes Patogênicos Através da Água utilizada como Lastro e dos Sedimentos nela contidos, descarregados por Navios*

1 Cada Parte deverá exigir dos navios sujeitos a esta Convenção e que tenham o direito de arvorar sua bandeira ou operem sob sua autoridade que cumpram as prescrições estipuladas nesta Convenção, inclusive as normas e prescrições aplicáveis contidas no Anexo, e deverá tomar medidas efetivas para assegurar que esses navios cumpram essas prescrições.

2 Cada Parte deverá, com devida consideração para com suas condições e capacidades particulares, desenvolver políticas, estratégias ou programas nacionais para Gerenciamento de Água de Lastro em seus portos e águas sob a sua jurisdição que estejam de acordo com os objetivos desta Convenção e visem atingi-los.

Artigo 5º *Instalações para Recepção de Sedimentos*

1 Cada Parte compromete-se a assegurar que, nos portos e terminais por ela designados para a limpeza ou reparo de tanques de lastro, sejam oferecidas instalações adequadas para a recepção de Sedimentos levando-se em conta as Diretrizes desenvolvidas pela Organização. Tais instalações de recepção deverão funcionar sem causar demora indevida aos navios e deverão oferecer destinação segura para tais Sedimentos, que não cause perdas ou danos ao seu meio ambiente, à saúde pública, às propriedades e recursos ou aos de outros Estados.

2 Cada Parte deverá notificar a Organização para comunicação às outras Partes interessadas de todos os casos em que as instalações oferecidas nos termos do parágrafo 1º sejam consideradas inadequadas.

Artigo 6º *Pesquisa e Monitoramento Científico e Técnico*

1 As Partes deverão envidar esforços, individualmente ou em conjunto, para:

- (a) promover e facilitar a pesquisa científica e técnica sobre Gerenciamento de Água de Lastro; e
- (b) monitorar os efeitos de Gerenciamento de Água de Lastro em águas sob a sua jurisdição.

Tal pesquisa e monitoramento deverá incluir observação, medição, amostragem, avaliação e análise da eficácia e impactos negativos de qualquer tecnologia ou metodologia, assim como

qualquer impacto negativo causado por tais organismos e agentes patogênicos que forem identificados como tendo sido transferidos pela Água de Lastro dos navios.

2 Cada Parte deverá, para promover os objetivos desta Convenção, disponibilizar informações relevantes a outras Partes que as solicitem, com relação a:

- (a) programas científicos e tecnológicos e medidas técnicas adotadas com respeito ao Gerenciamento de Água de Lastro; e
- (b) a eficácia do Gerenciamento de Água de Lastro deduzida de quaisquer programas de monitoramento e avaliação.

Artigo 7º *Vistoria e Certificação*

1 Cada Parte deverá assegurar que os navios arvorando sua bandeira ou operando sob sua autoridade e sujeitos a vistoria e certificação sejam inspecionados e certificados conforme as regras contidas no Anexo.

2 Uma Parte implementando medidas nos termos do Artigo 2.3 e Seção C do Anexo não poderá requerer vistoria e certificação adicional de um navio de outra Parte, nem deverá a Administração do navio ser obrigada a vistoriar e certificar medidas adicionais impostas por outra Parte. A verificação de tais medidas adicionais deverá ser responsabilidade da Parte que implementar tais medidas e não deverá causar demora indevida ao navio:

Artigo 8º *Violações*

1 Deverá ser proibida qualquer violação das prescrições desta Convenção e deverão ser estabelecidas sanções sujeitas à legislação da Administração do navio envolvido onde quer que ocorra uma violação. Se a Administração for informada a respeito de uma violação, deverá investigar o assunto e poderá solicitar à Parte que deu a informação para que forneça evidência adicional da violação alegada. Se a Administração considerar que haja indícios suficientes disponíveis para permitir a instauração de um processo em relação à violação alegada, ela deverá instaurar tal processo o quanto antes, em conformidade com sua legislação. A Administração deverá informar prontamente a Parte que relatou a violação alegada, assim como a Organização, de qualquer medida tomada. Se a Administração não tiver tomado nenhuma medida no prazo de 1 ano após receber a comunicação, ela deverá informar a Parte que relatou a violação alegada.

2 É proibida qualquer violação das prescrições desta Convenção dentro da jurisdição de qualquer Parte e serão estabelecidas sanções sujeitas às leis dessa Parte. Sempre que uma violação ocorrer, essa Parte deverá:

- (a) instaurar um processo em conformidade com sua legislação; ou
- (b) fornecer à Administração do navio as informações e indícios que estiverem ao seu dispor de que uma violação ocorreu.

3 As sanções previstas pela legislação de uma Parte nos termos deste Artigo deverão ter o rigor adequado para desestimular violações a esta Convenção onde quer que elas ocorram.

Artigo 9º *Inspeção de Navios*

1 Um navio sujeito a esta Convenção poderá, em qualquer porto ou terminal “offshore” de outra Parte, estar sujeito a inspeção por funcionários devidamente autorizados por essa Parte com a finalidade de determinar se o navio está em conformidade com esta Convenção. Salvo conforme previsto no parágrafo 2º deste Artigo, qualquer inspeção se limitará a:

- (a) verificar que há um Certificado válido a bordo que, se válido, deverá ser aceito; e
- (b) inspeção do Livro Registro da Água de Lastro, e/ou
- (c) uma amostragem da Água de Lastro do navio, realizada conforme as diretrizes a serem desenvolvidas pela Organização. Entretanto, o tempo necessário para análise das amostras não deverá ser usado como motivo para atrasar indevidamente a operação, movimento ou partida do navio.

2 Uma inspeção detalhada poderá ser realizada, quando um navio não portar um Certificado válido ou houver motivos claros para crer que:

- (a) a condição do navio ou de seus equipamentos não corresponda substancialmente às características do Certificado; ou
- (b) o Comandante do navio ou a tripulação não estejam familiarizados com os procedimentos essenciais de bordo relativos ao Gerenciamento de Água de Lastro, ou não implementaram tais procedimentos;

3 Nas circunstâncias dadas no parágrafo 2º deste Artigo, a Parte que estiver realizando a inspeção deverá tomar medidas que assegurem que o navio não descarregará Água de Lastro até que possa fazê-lo sem que isso represente uma ameaça de dano ao meio ambiente, à saúde pública, às propriedades ou recursos.

Artigo 10 *Deteção de Violações e Controle de Navios*

1 As Partes deverão cooperar com a deteção de violações e cumprimento das disposições desta Convenção.

2 Se for descoberto que um navio tenha violado esta Convenção, a Parte cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar e/ou a Parte em cujo porto ou terminal “offshore” o navio estiver operando poderão, além de quaisquer das sanções descritas no Artigo 8º ou de qualquer ação descrita no Artigo 9º, tomar medidas para advertir, deter ou excluir o navio. A Parte em cujo porto ou terminal “offshore” o navio estiver operando, entretanto, poderá conceder ao referido navio uma permissão para deixar o porto ou terminal “offshore” com a finalidade de descarregar Água de Lastro ou se encaminhar ao estaleiro de reparo apropriado mais próximo ou às instalações de recepção disponíveis, desde que isso não represente uma ameaça de danos ao meio ambiente, à saúde pública, às propriedades ou recursos.

3 Se a amostragem descrita no Artigo 9.1(c) levar a um resultado ou der suporte a informações recebidas de outro porto ou terminal “offshore” indicando que o navio representa uma ameaça ao meio ambiente, à saúde pública, às propriedades ou recursos, a Parte em cujas águas o navio está operando deverá proibir tal navio de descarregar Água de Lastro até que a ameaça seja afastada.

4 Uma Parte também poderá inspecionar um navio quando entrar nos portos ou terminais “offshore” sob a sua jurisdição, se for recebido um pedido de investigação de qualquer Parte juntamente com indício suficiente de que um navio esteja operando ou operou com violação de um dispositivo desta Convenção. O relatório de tal investigação deverá ser enviado à Parte requerente e à autoridade competente da Administração do navio envolvido, de forma que as medidas apropriadas possam ser tomadas.

Artigo 11 *Notificação de Ações de Controle*

1 Se uma inspeção conduzida nos termos do Artigo 9º ou 10 indicar uma violação desta Convenção, o navio deverá ser notificado. Um relatório deverá ser encaminhado à Administração, incluindo prova da violação.

2 No caso de qualquer ação ter sido empreendida nos termos do Artigo 9.3, 10.2 ou 10.3, o funcionário responsável por tal ação deverá informar imediatamente, por escrito, à Administração do navio envolvido ou, se isto não for possível, ao cônsul ou representante diplomático do navio envolvido, acerca de todas as circunstâncias em que a ação foi considerada necessária. Além disso, a organização reconhecida responsável pela emissão de certificados deverá ser notificada.

3 A autoridade do Estado do Porto em questão deverá, além das partes mencionadas no parágrafo 2º, notificar o próximo porto de escala de todas as informações pertinentes sobre a violação, se não puder tomar as medidas conforme especificado no Artigo 9.3, 10.2 ou 10.3 ou se o navio tiver recebido permissão de seguir ao próximo porto de escala.

Artigo 12 *Atraso Indevido de Navios*

1 Todos os possíveis esforços deverão ser envidados para evitar que um navio seja indevidamente detido ou atrasado nos termos dos Artigos 7.2, 8º, 9º ou 10.

2 Quando um navio for indevidamente detido ou atrasado nos termos dos Artigos 7.2, 8º, 9º ou 10, o mesmo deverá ter direito a indenização por qualquer perda ou dano sofrido.

Artigo 13 *Cooperação e Assistência Técnica e Cooperação Regional*

1 As Partes se comprometem, diretamente ou através da Organização e outros órgãos internacionais, conforme apropriado, em relação ao controle e Gerenciamento da Água de Lastro dos Navios e Sedimentos nela contidos, a fornecer apoio às Partes que solicitarem assistência técnica para:

- (a) treinar pessoal;
- (b) assegurar a disponibilidade de tecnologia, equipamentos e instalações relevantes;
- (c) iniciar programas conjuntos de pesquisa e desenvolvimento; e
- (d) empreender outras ações visando a efetiva implementação desta Convenção e de orientação desenvolvida pela Organização a ela relacionada.

2 As Partes se comprometem a cooperar ativamente, sujeitas às suas legislações, regras e políticas nacionais, com a transferência de tecnologia relativa ao controle e Gerenciamento da Água de Lastro dos Navios e Sedimentos nela contidos.

3 Para promover os objetivos desta Convenção, as Partes com interesses comuns na proteção do ambiente, saúde pública, propriedades e recursos em uma determinada área geográfica, em particular as Partes que fazem fronteira com mares fechados e semi-fechados, deverão envidar esforços, levando em conta características tipicamente regionais, para aumentar a cooperação regional, inclusive através da realização de acordos regionais coerentes com esta Convenção. As Partes buscarão cooperar entre si em acordos regionais para desenvolver procedimentos harmônicos.

Artigo 14 *Comunicação de Informações*

1 Cada Parte deverá informar à Organização e, quando apropriado, disponibilizar às outras Partes as seguintes informações:

- (a) quaisquer prescrições e procedimentos relativos ao Gerenciamento de Água de Lastro, incluindo suas leis, regras e diretrizes para implementação desta Convenção;
- (b) a disponibilidade e localização de quaisquer instalações de recepção para a destinação ambientalmente segura de Água de Lastro e Sedimentos nela contidos; e
- (c) quaisquer exigências de informações de um navio que não possa cumprir os dispositivos desta Convenção por razões especificadas nas regras A-3 e B-4 do Anexo.

2 A Organização deverá notificar as Partes do recebimento de qualquer comunicação nos termos do presente Artigo e comunicar a todas as Partes quaisquer informações recebidas nos termos dos itens b e c do parágrafo 1º deste Artigo.

Artigo 15 *Solução de Controvérsias*

Qualquer controvérsia entre duas ou mais Partes da presente Convenção com relação à interpretação ou à aplicação desta Convenção deverá ser solucionada através de negociação, investigação, mediação, conciliação, arbitragem, acordo judicial ou recorrendo a organismos ou acordos regionais ou outros meios pacíficos de sua própria escolha.

Artigo 16 *Relação com o Direito Internacional e Outros Acordos*

Nada nesta Convenção deverá prejudicar os direitos e obrigações de qualquer Estado nos termos do direito internacional costumeiro, conforme estabelecido pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

Artigo 17 *Assinatura, Ratificação, Aceitação, Aprovação e Adesão*

1 Esta Convenção deverá estar aberta para assinatura por qualquer Estado na Sede da Organização de 1º de junho de 2004 a 31 de maio de 2005 e permanecerá aberta depois disso para adesão de qualquer Estado.

2 Os Estados poderão se tornar Partes desta Convenção por:

- (a) assinatura não sujeita a ratificação, aceitação ou aprovação; ou
- (b) assinatura sujeita a ratificação, aceitação ou aprovação, seguida de ratificação, aceitação ou aprovação; ou
- (c) adesão.

3 A ratificação, aceitação, aprovação ou adesão entrarão em vigor mediante entrega de um instrumento para este fim ao Secretário-Geral.

4 Se um Estado compreender duas ou mais unidades territoriais nas quais diferentes sistemas de lei são aplicáveis em relação a assuntos tratados nesta Convenção, ele poderá na hora da assinatura, ratificação, aceitação, aprovação ou adesão declarar que esta Convenção deverá se estender a todas as suas unidades territoriais ou apenas a uma ou mais delas e poderá modificar esta declaração apresentando outra declaração a qualquer tempo.

5 Tal declaração deverá ser informada ao Depositário por escrito e deverá declarar expressamente a unidade ou unidades territoriais a que esta Convenção se aplica.

Artigo 18 *Entrada em Vigor*

1 A presente Convenção entrará em vigor doze meses após a data em que não menos de trinta Estados, cujas frotas mercantes combinadas constituam não menos que trinta e cinco por cento da arqueação bruta da frota mercante mundial, tenham assinado a mesma sem reservas no que tange a ratificação, aceitação ou aprovação, ou tenham entregue o instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão requerido em conformidade com o Artigo 17.

2 Para Estados que entregarem um instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão em relação a esta Convenção depois que as prescrições para entrada em vigor da mesma tenham sido cumpridas, mas antes da data de entrada em vigor, a ratificação, aceitação, aprovação ou adesão entrarão em vigor na data de entrada em vigor da presente Convenção ou três meses após a data de entrega do instrumento, o que ocorrer mais tarde.

3 Qualquer instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão entregue após a data em que a presente Convenção entrar em vigor entrará em vigor três meses após a data de entrega.

4 Após a data em que uma emenda a esta Convenção for considerada aceita nos termos do Artigo 19, qualquer instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão entregue deverá aplicar-se à presente Convenção conforme seu teor após emenda.

Artigo 19 *Emendas*

1 A presente Convenção poderá ser emendada por qualquer um dos procedimentos especificados nos parágrafos seguintes.

2 Emendas após consideração pela Organização:

- (a) Qualquer Parte poderá propor uma emenda a esta Convenção. Uma emenda proposta deverá ser submetida ao Secretário-Geral, que a comunicará então às Partes e Membros da Organização pelo menos seis meses antes de sua consideração.
- (b) Uma emenda proposta e comunicada desta forma deverá ser encaminhada ao Comitê para consideração. As Partes, quer sejam Membros da Organização ou não, deverão ter o direito de participar dos procedimentos do Comitê para consideração e adoção da emenda.
- (c) As emendas deverão ser adotadas pela maioria de dois terços das Partes presentes e votantes no Comitê, contanto que pelo menos um terço das Partes esteja presente no momento da votação.
- (d) As emendas adotadas em conformidade com o item (c) deste parágrafo deverão ser comunicadas pelo Secretário-Geral a todas as Partes para aceitação.
- (e) Uma emenda deverá ser considerada como tendo sido aceita nas seguintes circunstâncias:
 - (i) Uma emenda a um artigo desta Convenção deverá ser considerada como tendo sido aceita na data em que dois terços das Partes tenham notificado o Secretário-Geral de sua aceitação da mesma.
 - (ii) Uma emenda ao Anexo deverá ser considerada como tendo sido aceita ao final de doze meses após a data de adoção ou outra data conforme determinado pelo Comitê. Entretanto, se até aquela data mais de um terço das Partes tiverem notificado o Secretário-Geral que elas objetam a emenda, a mesma será considerada não aceita.
- (f) Uma emenda entrará em vigor nas seguintes condições:
 - (i) Uma emenda a um artigo da presente Convenção entrará em vigor para as Partes que declararem tê-la aceito seis meses após a data em que for considerada aceita em conformidade com o item (e)(i).
 - (ii) Uma emenda ao Anexo entrará em vigor com respeito a todas as Partes seis meses após a data em que for considerada aceita, com exceção de qualquer Parte que tiver:
 - (1) notificada sua objeção à emenda em conformidade com o item (e)(ii) e não tiver retirado tal objeção; ou

- (2) notificado o Secretário-Geral, antes da entrada em vigor de tal emenda, que a emenda deverá entrar em vigor para esta parte somente após uma notificação posterior de sua aceitação.
- (g) (i) Uma Parte que tenha notificado uma objeção nos termos do item (f)(ii)(1) poderá posteriormente notificar a aceitação da emenda ao Secretário-Geral. Tal emenda entrará em vigor para tal Parte seis meses após a data de sua notificação de aceitação ou na data em que a emenda entrar em vigor, o que ocorrer mais tarde.
- (ii) Se uma Parte que tenha feito uma notificação mencionada no item (f)(ii)(2) notificar o Secretário-Geral de sua aceitação de uma emenda, tal emenda entrará em vigor para tal Parte seis meses após a data de sua notificação de aceitação ou na data em que a emenda entrar em vigor, o que ocorrer mais tarde.

3 Emenda através de uma Conferência:

- (a) Mediante solicitação de uma Parte, com concordância de pelo menos um terço das Partes, a Organização deverá convocar uma Conferência de Partes para considerar emendas à presente Convenção.
- (b) Uma emenda adotada por tal Conferência pela maioria absoluta das Partes presentes que estejam votando, deverá ser comunicada pelo Secretário-Geral a todas as Partes para aceitação.
- (c) A menos que a Conferência decida em contrário, a emenda deverá ser considerada aceita e entrará em vigor conforme os procedimentos especificados respectivamente nos itens (e) e (f) do parágrafo 2º.

4 Qualquer Parte que tenha se recusado a aceitar uma emenda ao Anexo deverá ser tratada como não sendo uma Parte apenas para fins de aplicação daquela emenda.

5 Qualquer notificação nos termos deste Artigo deverá ser feita por escrito para o Secretário-Geral.

6 O Secretário-Geral deverá informar as Partes e Membros da Organização acerca de:

- (a) qualquer emenda que entre em vigor e a data de sua entrada em vigor de modo geral e para cada Parte; e
- (b) qualquer notificação feita nos termos deste Artigo.

Artigo 20 *Denúncia*

1 A presente Convenção poderá ser denunciada por qualquer Parte a qualquer momento após transcorridos dois anos da data em que a Convenção entrar em vigor para essa Parte.

2 A Denúncia deverá ser efetuada através de notificação por escrito ao Depositário e surtirá efeito um ano após o recebimento da mesma ou após transcorrido um período mais longo se assim estiver especificado na notificação.

Artigo 21 *Depositário*

1 A presente Convenção deverá ser depositada junto ao Secretário-Geral, que deverá transmitir cópias autenticadas desta Convenção a todos os Estados que tiverem assinado a presente Convenção ou aderido a ela.

2 Além das funções especificadas na presente Convenção, o Secretário-Geral deverá:

- (a) informar todos os Estados que tenham assinado a presente Convenção ou a ela aderido acerca de:
 - (i) cada nova assinatura ou entrega de um instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, juntamente com sua data de ocorrência;
 - (ii) a data da entrada em vigor da presente Convenção; e
 - (iii) a entrega de qualquer instrumento de denúncia da Convenção, juntamente com a data em que foi recebido e a data em que a denúncia surtir efeito; e
- (b) assim que a presente Convenção entrar em vigor, transmitir seu texto ao Secretariado das Nações Unidas para registro e publicação em conformidade com o Artigo 102 da Carta das Nações Unidas.

Artigo 22 *Idiomas*

A presente Convenção está redigida em um único texto original nos idiomas árabe, chinês, inglês, francês, russo e espanhol, cada texto sendo igualmente autêntico.

CONCLUÍDO EM LONDRES neste décimo terceiro dia de fevereiro de dois mil e quatro.

EM TESTEMUNHO DO QUÊ, os infra-assinados, estando devidamente autorizados por seus respectivos Governos para esta finalidade, subscreveram a presente Convenção.

ANEXO

REGRAS PARA CONTROLE E GERENCIAMENTO DA ÁGUA DE LASTRO E SEDIMENTOS DE NAVIOS

SEÇÃO A – DISPOSIÇÕES GERAIS

Regra A-1 *Definições*

Para os objetivos deste Anexo:

- 1 “Data de Aniversário” significa o dia e o mês de cada ano correspondente à expiração do prazo de validade do Certificado.
- 2 “Capacidade de Água de Lastro” significa a capacidade volumétrica total de qualquer tanque, espaço ou compartimento em um navio usado para portar, carregar ou descarregar Água de Lastro, inclusive qualquer tanque, espaço ou compartimento de uso múltiplo projetado para permitir transporte de Água de Lastro.
- 3 “Companhia” significa o armador ou qualquer outra organização ou pessoa tal como quem gerencia ou opera o navio ou o afretador a casco nu que tenha recebido a responsabilidade pela operação do navio do armador e que, ao assumir tal responsabilidade, tenha concordado em assumir todos os deveres e responsabilidades impostos pelo Código Internacional de Gerenciamento de Segurança.
- 4 “Construído” em relação a um navio significa uma fase da construção em que:
 - .1 a quilha esteja batida; ou
 - .2 a construção identificável com o navio específico tenha tido início;
 - .3 a montagem do navio tenha começado, perfazendo pelo menos 50 toneladas ou 1 por cento da estimativa da massa de todo o material estrutural, prevalecendo o menor; ou
 - .4 o navio passe por uma grande conversão.
- 5 “Grande conversão” significa a conversão de um navio:
 - .1 que altere sua capacidade de transporte de Água de Lastro em 15 por cento ou mais, ou
 - .2 que altere o tipo de navio, ou
 - .3 que, na opinião da Administração, vise prolongar sua vida útil por dez anos ou mais, ou
 - .4 que resulte em modificações em seu sistema de Água de Lastro que não a substituição de componentes por outros do mesmo tipo. A conversão de um navio

para cumprir com os dispositivos da Regra D-1 não será considerada como uma grande conversão para os objetivos deste Anexo.

6 “Da terra mais próxima” significa da linha base a partir da qual o mar territorial do território em questão esteja estabelecido em conformidade com o direito internacional, salvo que, para os objetivos da Convenção, “da terra mais próxima” em relação à costa nordeste da Austrália significará a partir de uma linha traçada de um ponto na costa da Austrália de

latitude 11°00' S, longitude 142°08' E
para um ponto de latitude 10°35' S, longitude 141°55' E
dali para um ponto de latitude 10°00' S, longitude 142°00' E
dali para um ponto de latitude 9°10' S, longitude 143°52' E
dali para um ponto de latitude 9°00' S, longitude 144°30' E
dali para um ponto de latitude 10°41' S, longitude 145°00' E
dali para um ponto de latitude 13°00' S, longitude 145°00' E
dali para um ponto de latitude 15°00' S, longitude 146°00' E
dali para um ponto de latitude 17°30' S, longitude 147°00' E
dali para um ponto de latitude 21°00' S, longitude 152°55' E
dali para um ponto de latitude 24°30' S, longitude 154°00' E
dali para um ponto na costa da Austrália de latitude 24°42' S, longitude 153°15' E.

7 “Substância Ativa” significa uma substância ou organismo, inclusive um vírus ou um fungo, que tenha uma ação geral ou específica sobre ou contra Organismos Aquáticos Nocivos e Agentes Patogênicos.

Regra A-2 *Aplicabilidade Geral*

Salvo se houver disposição em contrário, a descarga de Água de Lastro só será realizada por Gerenciamento de Água de Lastro em conformidade com os dispositivos deste Anexo.

Regra A-3 *Exceções*

As prescrições da Regra B-3 ou quaisquer medidas adotadas por uma Parte nos termos do Artigo 2.3 e da Seção C não se aplicarão a:

- 1 captação ou descarga de Água de Lastro e Sedimentos nela contidos necessárias para garantir a segurança de um navio em situações de emergência ou salvaguarda da vida humana no mar; ou
- 2 descarga accidental ou entrada de Água de Lastro e Sedimentos nela contidos resultantes de avaria a um navio ou em seus equipamentos:
 - .1 contanto que todas as precauções razoáveis, visando prevenir ou minimizar o lançamento, tenham sido tomadas antes e depois da ocorrência ou da descoberta da avaria ou descarga; e
 - .2 a menos que o armador, Companhia ou oficial responsável propositada ou negligentemente tenha causado o dano; ou

- 3 captação e descarga de Água de Lastro e Sedimentos nela contidos feitas com a finalidade de evitar ou minimizar incidentes de poluição do navio; ou
- 4 captação e subsequente descarga em alto-mar da mesma Água de Lastro e Sedimentos nela contidos; ou
- 5 *descarga da Água de Lastro e Sedimentos nela contidos de um navio no mesmo local onde a totalidade daquela Água de Lastro e seus Sedimentos se originou e contanto que nenhuma mistura com Água de Lastro e Sedimentos não geridos de outras áreas tenha ocorrido. Se tiver havido mistura, a Água de Lastro trazida de outras áreas estará sujeita ao Gerenciamento de Água de Lastro em conformidade com este Anexo.*

Regra A-4 *Isenções*

1 Uma Parte ou Partes, em águas sob a sua jurisdição, poderão conceder isenções a quaisquer prescrições de aplicação das regras B-3 ou C-1 além das isenções contidas nesta Convenção, mas somente quando elas forem:

- .1 concedidas a um navio ou navios em uma viagem ou viagens entre portos ou locais especificados; ou para um navio que opere exclusivamente entre portos ou locais especificados;
- .2 vigorar por um período não superior a cinco anos, sujeitas a revisão intermediária;
- .3 concedidas a navios que não misturem Água de Lastro ou Sedimentos nela contidos a não ser entre os portos ou locais especificados no parágrafo 1.1; e
- .4 concedidas com base nas Diretrizes para avaliação de risco desenvolvidas pela Organização.

2 Isenções concedidas nos termos do parágrafo 1º só entrarão em vigor após comunicação para a Organização e comunicação de informações relevantes para as Partes.

3 Quaisquer isenções concedidas nos termos desta regra não deverão causar perdas ou danos ao meio ambiente, à saúde pública, às propriedades ou recursos de Estados adjacentes ou outros Estados. Qualquer Estado que a Parte determine que possa ser afetado negativamente será consultado, visando à solução de quaisquer problemas identificados.

4 Quaisquer isenções concedidas nos termos desta regra deverão ser lançadas no Livro Registro da Água de Lastro.

Regra A-5 *Conformidade Equivalente*

A conformidade equivalente a este Anexo para embarcações de passeio usadas somente para recreação ou competição ou embarcações usadas principalmente para busca e salvamento, com comprimento total menor que 50 metros e com capacidade máxima de Água de Lastro de 8 metros cúbicos será determinada pela Administração levando-se em conta as Diretrizes desenvolvidas pela Organização.

SEÇÃO B – PRESCRIÇÕES DE GERENCIAMENTO E CONTROLE PARA NAVIOS

Regra B-1 *Plano de Gerenciamento de Água de Lastro*

Cada navio deverá ter a bordo e implementar um plano de Gerenciamento de Água de Lastro. Tal plano deverá ser aprovado pela Administração levando-se em conta as Diretrizes desenvolvidas pela Organização. O plano de Gerenciamento de Água de Lastro será específico a cada navio e deverá pelo menos:

- 1 detalhar procedimentos de segurança para o navio e tripulação associados ao Gerenciamento de Água de Lastro, conforme prescrito por esta Convenção;
- 2 fornecer uma descrição detalhada das ações a serem empreendidas para implementar as prescrições de Gerenciamento de Água de Lastro e práticas complementares de Gerenciamento de Água de Lastro, conforme estipuladas nesta Convenção;
- 3 detalhar os procedimentos para a destinação de Sedimentos:
 - .1 no mar; e
 - .2 em terra;
- 4 incluir os procedimentos para coordenação do Gerenciamento de Água de Lastro a bordo que envolva descarga no mar com as autoridades do Estado em cujas águas tal descarga ocorrerá;
- 5 designar o oficial de bordo responsável por assegurar que o plano seja corretamente implementado;
- 6 conter as prescrições de relatórios para navios estipuladas nesta Convenção; e
- 7 ser escrito no idioma de trabalho do navio. Se o idioma usado não for inglês, francês ou espanhol, uma tradução para um destes idiomas deverá ser incluída.

Regra B-2 *Livro Registro da Água de Lastro*

- 1 Cada navio deverá ter a bordo um Livro Registro da Água de Lastro que poderá ser um sistema de registro eletrônico ou poderá ser integrado a outro livro ou sistema de registros e que deverá, pelo menos, conter as informações especificadas no Apêndice II.
- 2 Os lançamentos no Livro Registro da Água de Lastro deverão ser mantidos a bordo do navio por um período mínimo de dois anos depois que o último lançamento tiver sido feito e depois disso no controle da Companhia por um período mínimo de três anos.
- 3 No caso de descarga de Água de Lastro nos termos das regras A-3, A-4 ou B-3.6, ou no caso de outra descarga acidental ou excepcional de Água de Lastro que não seja de outra forma isenta por esta Convenção, deverá ocorrer um lançamento no Livro Registro da Água de Lastro descrevendo as circunstâncias e o motivo da descarga.

4 O Livro Registro da Água de Lastro deverá ser guardado com fácil acesso para inspeção em todos os momentos razoáveis e, no caso de um navio não tripulado sob reboque, poderá ser guardado no rebocador.

5 Cada operação relativa a Água de Lastro deverá ser totalmente registrada sem demora no Livro Registro da Água de Lastro. Cada lançamento deverá ser assinado pelo oficial responsável pela operação em questão e cada página concluída deverá ser assinada pelo Comandante. Os lançamentos no Livro Registro da Água de Lastro deverão estar no idioma de trabalho do navio. Se o idioma não for inglês, francês ou espanhol, os lançamentos deverão conter uma tradução em um destes idiomas. Quando lançamentos no idioma nacional oficial do Estado cuja bandeira o navio tem direito a arvorar forem também usados, estas prevalecerão no caso de litígio ou discrepância.

6 Oficiais devidamente autorizados por uma Parte poderão inspecionar o Livro Registro da Água de Lastro a bordo de qualquer navio ao qual esta regra se aplica enquanto o navio estiver em seu porto ou terminal "offshore" e poderão obter uma cópia de qualquer lançamento e exigir que o Comandante autentique a cópia. Qualquer cópia desta forma autenticada deverá ser admissível em qualquer processo judicial como prova dos fatos declarados no lançamento. A inspeção de um Livro Registro da Água de Lastro e a obtenção de uma cópia autenticada deverão ser realizadas o mais rapidamente possível sem fazer com que o navio seja indevidamente retardado.

Regra B-3 *Gerenciamento de Água de Lastro para Navios*

1 Um navio construído antes de 2009:

- .1 com uma Capacidade de Água de Lastro entre 1500 e 5000 metros cúbicos, inclusive, deverá efetuar o Gerenciamento de Água de Lastro que pelo menos siga a norma descrita na Regra D-1 ou Regra D-2 até 2014, a partir de quando deverá obedecer pelo menos a norma descrita na Regra D-2;
- .2 com uma Capacidade de Água de Lastro menor que 1500 ou maior que 5000 metros cúbicos deverá efetuar o Gerenciamento de Água de Lastro que pelo menos siga a norma descrita na Regra D-1 ou Regra D-2 até 2016, a partir de quando deverá obedecer pelo menos a norma descrita na Regra D-2.

2 Um navio ao qual o parágrafo 1º se aplica deverá cumpri-lo no máximo até a primeira vistoria intermediária ou de renovação, a que ocorrer primeiro, após a data de aniversário da entrega do navio no ano de cumprimento da norma aplicável ao navio.

3 Um navio construído em 2009 ou a partir desta data com uma Capacidade de Água de Lastro menor que 5000 metros cúbicos deverá efetuar o Gerenciamento de Água de Lastro que pelo menos obedeça a norma descrita na Regra D-2.

4 Um navio construído entre 2009 e 2012 com uma Capacidade de Água de Lastro de 5000 metros cúbicos ou mais deverá efetuar o Gerenciamento de Água de Lastro em conformidade com o parágrafo 1.2.

5 Um navio construído em 2012 ou depois deste ano com uma Capacidade de Água de Lastro de 5000 metros cúbicos ou mais deverá administrar o Gerenciamento de Água de Lastro que pelo menos obedeça a norma descrita na Regra D-2.

6 As prescrições desta regra não se aplicam a navios que descarreguem Água de Lastro em uma instalação de recepção projetada com base nas Diretrizes desenvolvidas pela Organização para tais instalações.

7 Outros métodos de Gerenciamento de Água de Lastro também poderão ser aceitos como alternativas para as prescrições descritas nos parágrafos 1º a 5º, contanto que tais métodos garantam pelo menos o mesmo nível de proteção ao meio ambiente, à saúde pública, às propriedades ou recursos e sejam aprovados em princípio pelo Comitê.

Regra B-4 *Troca de Água de Lastro*

1 Para cumprir com a norma da Regra D-1, um navio que realiza troca da Água de Lastro deverá:

- .1 sempre que possível, realizar tal troca da Água de Lastro a pelo menos 200 milhas náuticas da terra mais próxima e em águas com pelo menos 200 metros de profundidade levando em conta as Diretrizes desenvolvidas pela Organização;
 - .2 nos casos em que o navio não puder realizar troca da Água de Lastro em conformidade com o parágrafo 1.1, tal troca da Água de Lastro deverá ser realizada levando-se em conta as Diretrizes descritas no parágrafo 1.1 e o mais distante possível da terra mais próxima, e em todos os casos a pelo menos 50 milhas náuticas da terra mais próxima e em águas com pelo menos 200 metros de profundidade.
- 2 Nas áreas marinhas em que a distância da terra mais próxima ou a profundidade não atendam aos parâmetros descritos no parágrafo 1.1 ou 1.2, o Estado do Porto poderá designar áreas, através de consulta a Estados adjacentes ou outros Estados da maneira apropriada, onde um navio poderá realizar troca da Água de Lastro levando em conta as Diretrizes descritas no parágrafo 1.1.
- 3 Não deverá ser exigido de um navio que se desvie de seu plano de viagem ou retarde a viagem para cumprir qualquer exigência particular do parágrafo 1º.
- 4 Não deverá ser exigido de um navio que esteja realizando troca da Água de Lastro que cumpra os parágrafos 1º ou 2º da maneira apropriada se o Comandante decidir de forma razoável que tal troca ameaçaria a segurança ou estabilidade do navio, sua tripulação ou seus passageiros devido a condições meteorológicas adversas, projeto ou tensões do navio, falha em equipamento ou qualquer outra condição extraordinária.
- 5 Quando for exigido de um navio que realize troca da Água de Lastro e ele não o fizer em conformidade com esta regra, os motivos deverão ser informados no Livro Registro da Água de Lastro.

Regra B-5 *Gerenciamento de Sedimentos para Navios*

1 Todos os navios deverão remover e dar destinação aos Sedimentos dos espaços destinados a transportar Água de Lastro em conformidade com os dispositivos do plano de Gerenciamento de Água de Lastro do navio.

2 Os navios descritos nas regras B-3.3 a B-3.5 deverão, sem comprometimento da segurança ou eficiência operacional, ser projetados e construídos com vistas a minimizar a captação e o indesejável acúmulo de Sedimentos, facilitar a remoção de Sedimentos e fornecer acesso seguro que permita remoção e amostragem de Sedimentos levando-se em conta as diretrizes desenvolvidas pela Organização. Os navios descritos na Regra B-3.1 deverão, até onde seja viável, cumprir o estipulado neste parágrafo.

Regra B-6 *Deveres dos Oficiais e da Tripulação*

Os oficiais e a tripulação deverão estar familiarizados com seus deveres na implementação do Gerenciamento de Água de Lastro específica para o navio em que trabalham e deverão, de acordo com seus deveres, estar familiarizados com o plano de Gerenciamento de Água de Lastro do navio.

PARTE C – PRESCRIÇÕES ESPECIAIS EM CERTAS ÁREAS

Regra C-1 *Medidas Adicionais*

1 Se uma Parte, individualmente ou em conjunto com outras Partes, determinar que são necessárias outras medidas além daquelas definidas na Seção B para prevenir, reduzir ou eliminar a transferência de Organismos Aquáticos Nocivos e Agentes Patogênicos através da Água de Lastro dos Navios e dos Sedimentos nela contidos, tal Parte ou Partes poderão, em consonância com o direito internacional, exigir que os navios cumpram uma determinada norma ou exigência.

2 Antes de estabelecer normas ou prescrições nos termos do parágrafo 1º, uma Parte ou Partes deverão consultar Estados adjacentes ou outros Estados que poderão ser afetados por tais normas ou prescrições.

3 Uma Parte ou Partes que pretendam introduzir medidas adicionais em conformidade com o parágrafo 1º deverão:

- .1 seguir as Diretrizes desenvolvidas pela Organização.
- .2 comunicar sua intenção de estabelecer medida(s) adicional(is) para a Organização com pelo menos 6 meses de antecedência, salvo em situações de emergência ou epidemia, da data planejada para implementação da(s) medida(s). Tal comunicação incluirá:
 - .1 as coordenadas precisas onde a(s) medida(s) adicional(is) será(ão) aplicável(is);
 - .2 a necessidade e os motivos para a aplicação da(s) medida(s) adicional(is), incluindo, sempre que possível, seus benefícios;

- .3 uma descrição da(s) medida(s) adicional(is); e
 - .4 quaisquer providências que poderão ser tomadas para facilitar o cumprimento da(s) medida(s) adicional(is) por parte dos navios.
- .3 na medida em que seja exigido pelo direito internacional costumeiro, conforme consta na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, conforme apropriado, obter a aprovação da Organização.
- 4 Uma Parte ou Partes, ao introduzirem tais medidas adicionais, deverão envidar esforços para disponibilizar todos os serviços apropriados, que poderão incluir, sem contudo se limitar a isso, a notificação a marítimos sobre áreas, rotas ou portos disponíveis e alternativos, até onde seja viável, para aliviar o ônus do navio.
- 5 Quaisquer medidas adicionais adotadas por uma Parte ou Partes não deverão comprometer a segurança e proteção do navio e em nenhuma circunstância deverão entrar em conflito com qualquer outra convenção que o navio tenha que cumprir.
- 6 Uma Parte ou Partes que introduzam medidas adicionais poderão renunciar a estas medidas por um período de tempo ou em circunstâncias específicas que elas julguem adequadas.

Regra C-2 *Advertências Relativas a Captação de Água de Lastro em Determinadas Áreas e Medidas Correlatas de Estados da Bandeira*

1 Uma Parte deverá envidar esforços para notificar os marítimos de áreas sob a sua jurisdição onde os navios não deverão captar Água de Lastro devido a condições conhecidas. A Parte deverá incluir em tais notificações as coordenadas precisas da área ou áreas e, quando possível, a localização de qualquer área ou áreas alternativas para a captação de Água de Lastro. Poderão ser feitas advertências para áreas:

- .1 conhecidas por conter eventos de florações, infestações ou populações de Organismos Aquáticos Nocivos e Agentes Patogênicos (por exemplo, florações de algas tóxicas) com possibilidade de serem relevantes para captação ou descarga de Água de Lastro;
- .2 próximas a descargas de esgoto; ou
- .3 onde o fluxo das marés é fraco ou nos momentos em que espera-se que uma corrente de maré seja mais turva.

2 Além de notificar os marítimos de áreas em conformidade com os dispositivos do parágrafo 1º, a Parte deverá notificar a Organização e quaisquer Estados costeiros potencialmente afetados de quaisquer áreas identificadas no parágrafo 1º e o período de tempo que tal advertência estará em vigor. A notificação para a Organização e quaisquer Estados costeiros potencialmente afetados deverá incluir as coordenadas precisas da área ou áreas e, quando possível, o local de qualquer área ou áreas alternativas para a captação de Água de Lastro. A notificação deverá incluir aviso a navios que precisem captar Água de Lastro na área, descrevendo as providências tomadas para suprimentos alternativos. A Parte deverá também

notificar marítimos, a Organização e quaisquer Estados costeiros potencialmente afetados quando uma determinada advertência não for mais aplicável.

Regra C-3 *Comunicação de Informações*

A Organização deverá disponibilizar, através de quaisquer meios apropriados, informações a ela comunicadas nos termos das regras C-1 e C-2.

SEÇÃO D - NORMAS PARA GERENCIAMENTO DE ÁGUA DE LASTRO

Regra D-1 *Norma de Troca de Água de Lastro*

1 Os navios que realizarem troca da Água de Lastro em conformidade com esta regra deverão fazê-lo com uma eficiência de pelo menos 95 por cento de troca volumétrica da Água de Lastro.

2 Para navios que trocam a Água de Lastro pelo método de fluxo contínuo, o bombeamento de três vezes o volume de cada tanque de Água de Lastro deverá ser considerado suficiente para cumprir a norma descrita no parágrafo 1º. O bombeamento por um número menor que três vezes poderá ser aceito desde que o navio possa demonstrar que pelo menos 95 por cento da troca volumétrica foi atingida.

Regra D-2 *Norma de Desempenho de Água de Lastro*

1 Os navios que realizam Gerenciamento de Água de Lastro em conformidade com esta regra deverão descarregar menos de 10 organismos viáveis por metro cúbico com dimensão mínima igual ou maior que 50 micrômetros e menos de 10 organismos viáveis por mililitro com dimensão mínima menor que 50 micrômetros e com dimensão mínima igual ou maior que 10 micrômetros. A descarga dos micróbios indicadores não deverá exceder as concentrações específicas descritas no parágrafo 2º.

2 Os micróbios indicadores, como norma de saúde pública, deverão incluir:

- .1 *Vibrio cholerae* toxicogênico (O1 e O139) com menos de 1 unidade formadora de colônia (UFC) por 100 mililitros ou menos de 1 UFC por 1 grama (peso úmido) de amostras de zooplâncton;
- .2 *Escherichia Coli* com menos de 250 UFC por 100 mililitros;
- .3 Enterococci Intestinal com menos de 100 UFC por 100 mililitros.

Regra D-3 *Prescrições para Aprovação de Sistemas de Gerenciamento de Água de Lastro*

1 Salvo conforme especificado no parágrafo 2º, os sistemas de Gerenciamento de Água de Lastro usados para cumprimento da presente Convenção deverão ser aprovados pela Administração levando-se em conta as Diretrizes desenvolvidas pela Organização.

2 Para que os sistemas de Gerenciamento de Água de Lastro que fazem uso de Substâncias Ativas ou preparados que contêm uma ou mais Substâncias Ativas cumpram com as prescrições da presente Convenção, os mesmos deverão ser aprovados pela Organização com base em um

procedimento desenvolvido pela Organização. Este procedimento deverá descrever a aprovação e cancelamento da aprovação de Substâncias Ativas e sua maneira de aplicação proposta. Em havendo um cancelamento da aprovação, o uso da Substância ou Substâncias Ativas pertinentes deverá ser proibido no prazo de 1 ano a contar da data do referido cancelamento.

3 Os sistemas de Gerenciamento de Água de Lastro usados para cumprimento da presente Convenção deverão ser seguros em termos do navio, seus equipamentos e sua tripulação.

Regra D-4 *Protótipos de Tecnologias de Tratamento de Água de Lastro*

1 Para qualquer navio que participar, antes da data em que a norma da Regra D-2 entrar em vigor para este fim, de um programa aprovado pela Administração para testar e avaliar tecnologias promissoras de tratamento de Água de Lastro, a norma da Regra D-2 não se aplicará ao referido navio até que sejam decorridos cinco anos a contar da data em que, caso contrário, se exigirá do navio que obedeça tal norma.

2 Para qualquer navio que participar, após a data em que a norma da Regra D-2 entrar em vigor para este fim, de um programa aprovado pela Administração que leve em conta as Diretrizes desenvolvidas pela Organização visando testar e avaliar tecnologias promissoras de Água de Lastro com potencial para resultar em tecnologias de tratamento que alcancem um padrão mais alto do que a norma da Regra D-2, a referida norma deixará de se aplicar ao referido navio durante cinco anos a contar da data de implementação de tal tecnologia.

3 Ao estabelecer e realizar qualquer programa para testar e avaliar tecnologias promissoras de Água de Lastro, as Partes deverão:

- .1 seguir as Diretrizes desenvolvidas pela Organização e
- .2 permitir a participação do número mínimo necessário de navios para testar eficazmente tais tecnologias.

4 Ao longo do período de teste e avaliação, o sistema de tratamento deverá funcionar de forma consistente e conforme projetado.

Regra D-5 *Revisão de Normas pela Organização*

1 Em uma reunião do Comitê, que deverá ocorrer no máximo três anos antes da primeira data de vigência da norma estabelecida na Regra D-2, o Comitê deverá realizar uma revisão que inclua uma determinação se tecnologias apropriadas estão disponíveis para atingir a norma, uma avaliação dos critérios contidos no parágrafo 2º e uma avaliação do(s) efeito(s) sócio-econômico(s) especificamente em relação às necessidades de progresso de países em desenvolvimento, particularmente pequenos Estados insulares em desenvolvimento. O Comitê também deverá empreender revisões periódicas, conforme apropriado, para examinar as prescrições aplicáveis para navios descritos na Regra B-3.1, assim como qualquer outro aspecto de Gerenciamento de Água de Lastro abordado pelo presente Anexo, incluindo quaisquer Diretrizes desenvolvidas pela Organização.

2 Tais revisões de tecnologias apropriadas também deverão levar em conta:

- .1 considerações de segurança relativas ao navio e à tripulação;

- .2 aceitabilidade ambiental, ou seja, não causar mais ou maiores impactos ambientais do que solucionam;
- .3 viabilidade, ou seja, compatibilidade com o projeto e operações do navio;
- .4 custo-benefício, ou seja, a questão econômica; e
- .5 eficácia biológica em termos de remoção ou, de outra forma, tornar os Organismos Aquáticos Nocivos e Patogênicos em Água de Lastro inviáveis.

3 O Comitê poderá formar um grupo ou grupos para empreender a(s) revisão(ões) descrita(s) no parágrafo 1º. O Comitê deverá determinar a composição, termos de referência e assuntos específicos a serem abordados por quaisquer dos grupos formados. Tais grupos poderão desenvolver e recomendar propostas de emenda a este Anexo para exame pelas Partes. Somente as Partes poderão participar da elaboração de recomendações e decisões de emenda tomadas pelo Comitê.

4 Se, com base nas revisões descritas nesta regra, as Partes decidirem adotar emendas a este Anexo, tais emendas deverão ser adotadas e deverão entrar em vigor em conformidade com os procedimentos contidos no Artigo 19 desta Convenção.

SEÇÃO E - PRESCRIÇÕES DE VISTORIA E CERTIFICAÇÃO PARA GERENCIAMENTO DE ÁGUA DE LASTRO

Regra E-1 *Vistorias*

1 Navios com porte bruto maior que 400 toneladas aos quais a presente Convenção se aplica, exceto plataformas flutuantes, FSUs e FPSOs, estarão sujeitos às vistorias especificadas abaixo:

- .1 Uma vistoria inicial antes do navio entrar em operação ou antes que o Certificado prescrito nos termos da Regra E-2 ou E-3 seja emitido pela primeira vez. Esta vistoria deverá verificar que o plano de Gerenciamento de Água de Lastro prescrito na Regra B-1 e quaisquer estruturas associadas, equipamentos, sistemas, acessórios, arranjos e materiais ou processos associados obedecem totalmente às prescrições da presente Convenção.
- .2 Uma vistoria de renovação em intervalos especificados pela Administração, mas não excedendo a cinco anos, salvo nos casos em que as regras E-5.2, E-5.5, E-5.6 ou E-5.7 sejam aplicáveis. Esta vistoria deverá verificar que o plano de Gerenciamento de Água de Lastro prescrito na Regra B-1 e quaisquer estruturas associadas, equipamentos, sistemas, acessórios, arranjos e materiais ou processos associados obedecem totalmente às prescrições aplicáveis da presente Convenção.
- .3 Uma vistoria intermediária no prazo de três meses antes ou depois da segunda data de Aniversário ou no prazo de três meses antes ou depois da terceira data de Aniversário do Certificado, que deverá substituir uma das vistorias anuais especificadas no parágrafo 1.4. As vistorias intermediárias deverão assegurar que

os equipamentos, sistemas e processos associados para Gerenciamento de Água de Lastro obedecem totalmente às prescrições aplicáveis deste Anexo e estão em boas condições de funcionamento. Tais vistorias intermediárias deverão ser endossadas no Certificado emitido nos termos da Regra E-2 ou E-3.

- .4 Uma vistoria anual no prazo de três meses antes ou depois de cada data de Aniversário, incluindo uma inspeção geral da estrutura, quaisquer equipamentos, sistemas, acessórios, arranjos e materiais ou processos associados ao plano de Gerenciamento de Água de Lastro prescrito na Regra B-1, de modo a assegurar que tenham sido mantidos em conformidade com o parágrafo 9º e permanecido satisfatórios para a operação para a qual o navio é planejado. Tais vistorias anuais deverão ser endossadas no Certificado emitido nos termos da Regra E-2 ou E-3.
- .5 Uma vistoria adicional geral ou parcial, de acordo com as circunstâncias, deverá ser realizada após uma mudança, substituição ou conserto significativos na estrutura, equipamentos, sistemas, acessórios, arranjos e materiais que se façam necessários para atingir conformidade total com esta Convenção. A vistoria ocorrerá de forma a assegurar que quaisquer mudanças, substituições ou consertos significativos tenham sido efetivamente realizados, de modo que o navio obedeça às prescrições desta Convenção. Tais vistorias deverão ser endossadas no Certificado emitido nos termos da Regra E-2 ou E-3.

2 A Administração deverá estabelecer medidas apropriadas para navios que não estejam sujeitos ao disposto no parágrafo 1º para assegurar que os dispositivos aplicáveis da presente Convenção sejam cumpridos.

3 Vistorias de navios com a finalidade de executar as prescrições da presente Convenção deverão ser realizadas por funcionários da Administração. Entretanto, a Administração poderá confiar as vistorias a inspetores nomeados para este fim ou a organizações reconhecidas para este trabalho.

4 Uma Administração que nomeie inspetores ou reconheça organizações para realizar vistorias, conforme descrito no parágrafo 3º, deverá, no mínimo, autorizar tais inspetores nomeados ou organizações reconhecidas a:

- .1 exigir que um navio vistoriado cumpra com o disposto na presente Convenção; e
- .2 realizar vistorias e inspeções se solicitado pelas autoridades competentes de um Estado do Porto que seja uma Parte.

5 A Administração deverá notificar a Organização acerca das responsabilidades e condições específicas da autoridade delegada aos inspetores nomeados ou organizações reconhecidas para comunicação às Partes e conhecimento de seus funcionários.

6 Quando a Administração, um inspetor nomeado ou uma organização reconhecida determinar que o Gerenciamento de Água de Lastro do navio não está em conformidade com os quesitos do Certificado prescrito nos termos da Regra E-2 ou E-3 ou seja tal que, o navio não esteja em condições adequadas para proceder viagem sem que represente uma ameaça de dano ao meio ambiente, à saúde pública, às propriedades ou recursos, tal inspetor ou organização deverá assegurar que ações corretivas sejam tomadas no sentido de trazer o navio para a

conformidade. O inspetor ou organização deverão ser imediatamente notificados e deverão garantir que o Certificado não seja emitido ou seja cancelado, conforme apropriado. Se o navio estiver no porto de outra Parte, as autoridades competentes do Estado do Porto deverão ser imediatamente notificadas. Quando um funcionário da Administração, um inspetor nomeado ou uma organização reconhecida notificarem as autoridades competentes do Estado do Porto, o Governo do Estado do Porto em questão deverá prestar a tal funcionário, inspetor ou organização toda e qualquer assistência necessária para o cumprimento de suas obrigações nos termos deste regulamento, incluindo qualquer ação descrita no Artigo 9º.

7 Sempre que houver ocorrência de acidente com um navio ou um defeito for descoberto que afete substancialmente a capacidade do navio de realizar o Gerenciamento de Água de Lastro em conformidade com a presente Convenção, o armador, operador ou outra pessoa responsável pelo navio deverá informar na primeira oportunidade à Administração, à organização reconhecida ou ao inspetor nomeado responsável pela emissão do Certificado pertinente, que deverá providenciar o início das investigações para determinar a necessidade de uma vistoria conforme prescrito no parágrafo 1º. Se o navio estiver em um porto de outra Parte, o armador, operador ou outra pessoa responsável deverá também informar imediatamente às autoridades competentes do Estado do Porto e o inspetor nomeado ou a organização reconhecida deverão se certificar que tal relatório tenha sido feito.

8 Em todos os casos, a Administração em questão deverá garantir a plena conclusão e eficiência da vistoria e envidará esforços para assegurar as providências necessárias para cumprir esta obrigação.

9 A condição do navio e seus equipamentos, sistemas e processos deverá ser mantida de modo a cumprir as prescrições da presente Convenção para assegurar que o navio permaneça adequado sob todos os aspectos para proceder viagem sem representar uma ameaça de dano ao meio ambiente, à saúde pública, às propriedades ou recursos.

10 Após a conclusão de qualquer vistoria do navio nos termos do parágrafo 1º, nenhuma mudança deverá ser feita na estrutura, em quaisquer equipamentos, acessórios, arranjos ou materiais relacionados ao plano de Gerenciamento de Água de Lastro requerido pela Regra B-1 e abrangidos pela vistoria sem a aprovação da Administração, salvo a substituição direta de tais equipamentos ou acessórios.

Regra E-2 *Emissão ou Endosso de Certificado*

1 A Administração deverá assegurar que um navio ao qual a Regra E-1 se aplica receba um Certificado após a conclusão bem-sucedida de uma vistoria realizada em conformidade com a Regra E-1. Um Certificado emitido sob a autoridade de uma Parte deverá ser aceito pelas outras Partes e considerado para todos os propósitos abrangidos pela presente Convenção como tendo a mesma validade de um Certificado emitido por elas.

2 Os Certificados deverão ser emitidos ou endossados pela Administração ou por qualquer pessoa ou organização devidamente autorizada por ela. Em todos os casos, a Administração assumirá total responsabilidade pelo Certificado.

Regra E-3 *Emissão ou Endosso de Certificado por Outra Parte*

1 A pedido da Administração, outra Parte poderá empreender a vistoria de um navio e, se as prescrições da presente Convenção forem cumpridas, a referida parte deverá emitir ou autorizar a emissão de um Certificado para o navio, e quando apropriado, endossar ou autorizar o endosso desse Certificado para o navio, em conformidade com este Anexo.

2 Uma cópia do Certificado e uma cópia do relatório de vistoria deverão ser enviadas o mais cedo possível à Administração que as tenha solicitado.

3 Um Certificado desta forma emitido deverá conter uma declaração nesse sentido, informando que foi emitido a pedido da Administração. O referido Certificado deverá deter a mesma validade e receber o mesmo reconhecimento que um Certificado emitido pela Administração.

4 Nenhum Certificado deverá ser emitido a um navio com direito a arvorar a bandeira de um Estado que não seja uma Parte.

Regra E-4 *Formulário do Certificado*

O Certificado deverá ser elaborado no idioma oficial da Parte emissora no formulário estipulado no Apêndice I. Se o idioma usado não for o inglês, francês ou espanhol, o texto deverá incluir uma tradução para um destes idiomas.

Regra E-5 *Duração e Validade do Certificado*

1 Um Certificado deverá ser emitido para um período especificado pela Administração que não poderá exceder a cinco anos.

2 Para vistorias de renovação:

- .1 Não obstante o disposto no parágrafo 1º, quando a vistoria de renovação for concluída dentro de três meses antes da expiração do prazo de validade do Certificado existente, o novo Certificado deverá ser válido a partir da data de conclusão da vistoria de renovação até uma data que não exceda a cinco anos da expiração do prazo de validade do Certificado existente.
- .2 Quando a vistoria de renovação for concluída após a expiração do prazo de validade do Certificado existente, o novo Certificado deverá ser válido a partir da data de conclusão da vistoria de renovação até uma data que não exceda a cinco anos da expiração do prazo de validade do Certificado existente.
- .3 Quando a vistoria de renovação for concluída com mais de três meses antes da expiração do prazo de validade do Certificado existente, o novo Certificado deverá ser válido a partir da data de conclusão da vistoria de renovação até uma data que não exceda a cinco anos da data de conclusão da vistoria de renovação.

3 Se um Certificado for emitido para um período de menos de cinco anos, a Administração poderá estender a validade do Certificado pelo período máximo especificado no parágrafo 1º, desde que as vistorias referidas na Regra E-1.1.3, aplicáveis quando um Certificado for emitido para um período de cinco anos, sejam realizadas conforme apropriado.

4 Se uma vistoria de renovação tiver sido concluída e um novo Certificado não puder ser emitido ou disposto a bordo do navio antes da expiração do prazo de 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 período adicional que não poderá exceder a cinco meses a contar da expiração do prazo de validade.

5 Se um navio, na expiração do prazo de validade do Certificado, não estiver em um porto no qual deverá ser vistoriado, a Administração poderá estender o período de validade do Certificado, mas esta extensão só deverá ser concedida com a finalidade de permitir que o navio complete sua viagem ao porto no qual será vistoriado e somente nos casos em que pareça apropriado e razoável assim proceder. Nenhum Certificado deverá ser estendido por um período superior a três meses. Um navio para o qual tal extensão for concedida não deverá, em sua chegada ao porto no qual deverá ser vistoriado, ter o direito, em virtude de tal extensão, de deixar aquele porto sem um novo Certificado. Quando a vistoria de renovação for concluída, o novo Certificado deverá ser válido até uma data que não exceda a cinco anos da expiração do prazo de validade do Certificado existente antes da extensão ter sido concedida.

6 Um Certificado emitido para um navio envolvido em viagens curtas que não tiver sido estendido nos termos supracitados desta Regra poderá ser estendido pela Administração por um período de carência de até um mês da expiração do prazo de validade nele declarada. Quando a vistoria de renovação for concluída, o novo Certificado deverá ser válido até uma data que não exceda a cinco anos da expiração do prazo de validade do Certificado existente antes da extensão ter sido concedida.

7 Em circunstâncias especiais, conforme determinado pela Administração, um novo Certificado não precisará ser datado a partir da expiração do prazo de validade do Certificado existente, conforme estipulado no parágrafo 2.2, 5 ou 6 desta regra. Nestas circunstâncias especiais, o novo Certificado deverá ser válido até uma data que não exceda a cinco anos da data de conclusão da vistoria de renovação.

8 Se uma vistoria anual for concluída antes do período especificado na Regra E-1, então:

- .1 a data de Aniversário constante no Certificado deverá ser alterada através de endosso para uma data que não poderá ser superior a três meses da data na qual a vistoria foi concluída;
- .2 a vistoria anual ou intermediária subsequente prescrita na Regra E-1 deverá ser concluída nos intervalos prescritos nesta regra, tomando por base a nova data de aniversário; e
- .3 o prazo de validade poderá permanecer inalterado desde que uma ou mais vistorias anuais, conforme apropriado, sejam realizadas de forma que os intervalos máximos entre as vistorias prescritas na Regra E-1 não sejam excedidos.

9 Um Certificado emitido nos termos da Regra E-2 ou E-3 deixará de ser válido em quaisquer dos seguintes casos:

- .1 se a estrutura, equipamentos, sistemas, acessórios, arranjos e materiais necessários para o pleno cumprimento das prescrições da presente Convenção forem

mudados, substituídos ou significativamente reparados e o Certificado não for endossado em conformidade com este Anexo;

- .2 mediante transferência do navio para a bandeira de outro Estado. Um novo Certificado somente deverá ser emitido quando a Parte que emitir o novo Certificado estiver plenamente convencida que o navio cumpre as prescrições da Regra E-1. No caso de uma transferência entre Partes, se solicitado no prazo de até três meses após a transferência ter ocorrido, a Parte cuja bandeira o navio possuía anteriormente o direito de arvorar deverá, o mais cedo possível, enviar à Administração cópias dos Certificados portados pelo navio antes da transferência e, se disponíveis, cópias dos relatórios de vistoria pertinentes;
- .3 se as vistorias pertinentes não estiverem concluídas dentro dos períodos especificados nos termos da Regra E-1.1; ou
- .4 se o Certificado não estiver endossado em conformidade com a Regra E-1.1.

APÊNDICE I

FORMULÁRIO DO CERTIFICADO INTERNACIONAL DE GERENCIAMENTO DE ÁGUA DE LASTRO

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE GERENCIAMENTO DE ÁGUA DE LASTRO

Emitido nos termos dos dispositivos da Convenção Internacional para Controle e Gerenciamento da Água de Lastro e Sedimentos de Navios (doravante denominada "Convenção") sob a autoridade do Governo de

.....
(nome completo do país)

por.....
(nome completo da pessoa competente ou
organização autorizada nos termos dos dispositivos
da Convenção)

Características do navio

Nome do navio

Número de Registro ou Indicativo de Chamada Internacional

Porto de Registro

Arqueação Bruta.....

Número de Identificação da IMO.....

Data de Construção.....

Capacidade de Água de Lastro (em metros cúbicos)

Detalhes do(s) Método(s) Usado(s) para o Gerenciamento de Água de Lastro

Método usado para o Gerenciamento de Água de Lastro

Data de Instalação (se aplicável)

Nome do Fabricante (se aplicável).....

O(s) principal(ais) método(s) de Gerenciamento de Água de Lastro empregado(s) neste navio é(são):

- ☐ em conformidade com a Regra D-1
- ☐ em conformidade com a Regra D-2
(descrever).....
- ☐ o navio está sujeito à Regra D-4

CERTIFICA-SE:

- 1 Que o navio foi vistoriado de acordo com os requisitos da Regra E-1 do Anexo à Convenção; e
- 2 Que a vistoria evidenciou que o Gerenciamento de Água de Lastro no navio cumpre as prescrições do Anexo à Convenção.

Este certificado é válido até..... sujeito a vistorias em conformidade com a Regra E-1 do Anexo à Convenção.

Data de conclusão da vistoria na qual este certificado é baseado: dd/mm/aaaa

Emitido em
(Local da emissão do certificado)

.....
(Data da emissão)

.....
(Assinatura de funcionário autorizado que emite o certificado)

(Selo ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

ENDOSSO PARA VISTORIA(S) ANUAL E INTERMEDIÁRIA

CERTIFICA-SE que, em uma vistoria prescrita na Regra E-1 do Anexo à Convenção, este navio foi considerado como satisfazendo as disposições pertinentes da Convenção:

Vistoria anual:

Assinado.....
(Assinatura de funcionário devidamente autorizado)

Local.....

Data.....

(Selo ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

Vistoria anual/intermediária:

Assinado.....
(Assinatura de funcionário devidamente autorizado)

Local.....

Data.....

(Selo ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

Vistoria anual/intermediária:

Assinado.....
(Assinatura de funcionário devidamente autorizado)

Local.....

Data.....

(Selo ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

Vistoria anual:

Assinado.....
(Assinatura de funcionário devidamente autorizado)

Local.....

Data.....

(Selo ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

**VISTORIA ANUAL / INTERMEDIÁRIA
EM CONFORMIDADE COM A REGRA E-5.8.3**

CERTIFICA-SE que, em uma vistoria anual / intermediária prescrita na Regra E-5.8.3 do Anexo à Convenção, este navio foi considerado como satisfazendo as disposições pertinentes da Convenção:

Assinado.....
(Assinatura de funcionário autorizado)

Local.....

Data.....

(Selo ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

**ENDOSSO PARA EXTENSÃO DO PRAZO DE VALIDADE
DE CERTIFICADO SE VÁLIDO POR MENOS DE 5 ANOS
QUANDO A REGRA E-5.3 FOR APLICÁVEL**

O navio satisfaz as disposições pertinentes da Convenção e este Certificado deverá, em conformidade com as disposições da Regra E-5.3 do Anexo à Convenção, ser aceito como válido até.....

Assinado.....
(Assinatura de funcionário autorizado)

Local.....

Data.....

(Selo ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

**ENDOSSO ONDE A VISTORIA DE RENOVAÇÃO FOI
CONCLUÍDA E A REGRA E-5.4 FOR APLICÁVEL**

O navio satisfaz as disposições pertinentes da Convenção e este Certificado deverá, em conformidade com as disposições da Regra E-5.4 do Anexo à Convenção, ser aceito como válido até.....

Assinado.....
(Assinatura de funcionário autorizado)

Local.....

Data.....

(Selo ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

**ENDOSSO PARA EXTENSÃO DO PRAZO DE VALIDADE DE CERTIFICADO ATÉ
ALCANÇAR O PORTO DE VISTORIA OU POR UM PERÍODO DE CARÊNCIA
ONDE A REGRA E-5.5 OU E-5.6 FOR APLICÁVEL**

Este Certificado deverá, em conformidade com as disposições da Regra E-5.5 ou E-5.6 do Anexo à Convenção, ser aceito como válido até.....

Assinado.....

(Assinatura de funcionário autorizado)

Local.....

Data.....

(Selo ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

**ENDOSSO PARA ANTECIPAÇÃO DA DATA DE ANIVERSÁRIO
ONDE A REGRA E-5.8 FOR APLICÁVEL**

Em conformidade com as disposições da Regra E-5.8 do Anexo à Convenção, a nova data de Aniversário é.....

Assinado.....

(Assinatura de funcionário autorizado)

Local.....

Data.....

(Selo ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

Em conformidade com as disposições da Regra E-5.8 do Anexo à Convenção, a nova data de Aniversário é.....

Assinado.....

(Assinatura de funcionário autorizado)

Local.....

Data.....

(Selo ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

APÊNDICE II

FORMULÁRIO DO LIVRO REGISTRO DA ÁGUA DE LASTRO

CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA CONTROLE E GERENCIAMENTO DA ÁGUA DE LASTRO E SEDIMENTOS DE NAVIOS

Período de:..... a:.....

Nome do Navio.....

Número de Identificação da IMO

Arqueação bruta.....

Bandeira.....

Capacidade Total de Água de Lastro (em metros cúbicos).....

O navio dispõe de um plano de Gerenciamento de Água de Lastro ☐

Diagrama do navio indicando tanques de lastro:

1 Introdução

Em conformidade com a Regra B-2 do Anexo à Convenção Internacional para Controle e Gerenciamento da Água de Lastro e Sedimentos de Navios, deverá ser mantido um registro de cada operação de Água de Lastro. Isto inclui descargas no mar e em instalações de recepção.

2 Água de Lastro e Gerenciamento de Água de Lastro

“Água de Lastro” significa água com suas partículas suspensas levada a bordo de um navio para controlar trim, adernamento, calado, estabilidade ou tensões do navio. O Gerenciamento de Água de Lastro deverá ocorrer em conformidade com um plano de Gerenciamento de Água de Lastro aprovado e considerando-se as Diretrizes desenvolvidas pela Organização.

3 Lançamentos no Livro Registro da Água de Lastro

Os lançamentos no Livro Registro da Água de Lastro deverão ser feitas em cada uma das seguintes ocasiões:

3.1 Quando a Água de Lastro for levada a bordo:

- .1 Data, horário e local do porto ou instalação de captação (porto ou latitude/longitude), profundidade se fora de porto
- .2 Estimativa de volume de captação em metros cúbicos
- .3 Assinatura do oficial responsável pela operação

3.2 Sempre que a Água de Lastro for circulada ou tratada para fins de Gerenciamento de Água de Lastro:

- .1 Data e horário da operação
- .2 Estimativa do volume circulado ou tratado (em metros cúbicos)
- .3 Se realizado em conformidade com o plano de Gerenciamento de Água de Lastro
- .4 Assinatura do oficial responsável pela operação

3.3 Quando a Água de Lastro for descarregada no mar:

- .1 Data, horário e local do porto ou instalação da descarga (porto ou lat./long.)
- .2 Estimativa do volume lançado em metros cúbicos mais o volume restante em metros cúbicos
- .3 Se o plano de Gerenciamento de Água de Lastro aprovado foi implementado antes da descarga
- .4 Assinatura do oficial responsável pela operação

3.4 Quando a Água de Lastro for descarregada em uma instalação de captação:

- .1 Data, horário e local da captação
- .2 Data, horário e local da descarga
- .3 Porto ou instalação
- .4 Estimativa, em metros cúbicos, do volume lançado ou captado
- .5 Se o plano de Gerenciamento de Água de Lastro aprovado foi implementado antes da descarga
- .6 Assinatura do oficial responsável pela operação

3.5 Captação ou descarga acidental ou excepcional de Água de Lastro:

- .1 Data e horário da ocorrência
- .2 Porto ou posição do navio no momento da ocorrência
- .3 Estimativa do volume de Água de Lastro descarregada
- .4 Circunstâncias da captação, descarga, vazamento ou perda, seu motivo e observações gerais.

.5 Se o plano de Gerenciamento de Água de Lastro aprovado foi implementado antes da descarga

.6 Assinatura do oficial responsável pela operação

3.6 Procedimento operacional adicional e observações gerais

4 Volume de Água de Lastro

O volume de Água de Lastro a bordo deve ser calculado em metros cúbicos. O Livro Registro da Água de Lastro contém muitas referências à estimativa de volume de Água de Lastro. Sabe-se que a precisão da estimativa de volumes de lastro dá margem a interpretação.

REGISTRO DE OPERAÇÕES DA ÁGUA DE LASTRO

AMOSTRA DE PÁGINA DO LIVRO REGISTRO DA ÁGUA DE LASTRO

Nome do Navio:.....

Número de Registro ou Indicativo de Chamada Internacional.....

Data	Item (número)	Registro de operações / assinatura dos oficiais responsáveis

Assinatura do Comandante
