

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Decreto n.º 19/98

de 10 de Julho

Nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo único

São aprovadas, para adesão, as emendas de 6 de Março de 1992 ao anexo I ao Protocolo de 1978 da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, cujo texto original em inglês e respectiva tradução para português seguem em anexo ao presente diploma.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 26 de Fevereiro de 1998. — *António Manuel de Oliveira Guterres* — *Jaime José Matos da Gama* — *João Cardona Gomes Cravinho*.

Assinado em 22 de Maio de 1998.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 24 de Maio de 1998.

O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres*.

ANNEX

Amendments to annex I of MARPOL 73/78

Regulation 1

Definitions

The following new paragraph 8, c), is inserted after the existing paragraph 8, b):

«c) Notwithstanding the provisions of subparagraph a) of this paragraph, conversion of an existing oil tanker to meet the requirements of regulation 13F ou 13G of this annex shall not be deemed to constitute a major conversion for the purpose of this annex.»

The following new regulations 13F and 13G are inserted after the existing regulation 13E:

«Regulation 13F

Prevention of oil pollution in the event of collision or stranding

1 — This regulation shall apply to oil tankers of 600 tons deadweight and above:

- a) For which the building contract is placed on or after 6 July 1993; or
- b) In the absence of a building contract, the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction on or after 6 January 1994; or
- c) The delivery of which is on or after 6 July 1996; or
- d) Which have undergone a major conversion:
 - i) For which the contract is placed after 6 July 1993; or
 - ii) In the absence of a contract, the construction work of which is begun after 6 January 1994; or
 - iii) Which is completed after 6 July 1996.

2 — Every oil tanker of 5,000 tons deadweight and above shall:

- a) In lieu of regulation 13E, as applicable, comply with the requirements of paragraph 3 unless it is subject to the provisions of paragraphs 4 and 5; and
- b) Comply, if applicable, with the requirements of paragraph 6.

3 — The entire cargo tank length shall be protected by ballast tanks or spaces other than cargo and fuel oil tanks as follows:

a) Wing tanks or spaces. — Wing tanks or spaces shall extend either for the full depth of the ship's side or from the top of the double bottom to the uppermost deck, disregarding a rounded gunwale where fitted. They shall be arranged such that the cargo tanks are located inboard of the moulded line of the side shell plating, nowhere less than the distance w which, as shown in figure 1, is measured at any cross-section at right angles to the side shell, as specified below:

$w = 0.5 + \frac{DW}{20,000}$ (m) or $w = 2.0$ m, whichever is the lesser

The minimum value of $w = 1.0$ m.

b) Double bottom tanks or spaces. — At any cross-section the depth of each double bottom tank or space shall be such that the distance h between the bottom of the cargo tanks and the moulded line of the bottom shell plating measured at right angles to the bottom shell plating as shown in figure 1 is not less than specified below:

$h = \frac{B}{15}$ (m) or $h = 2.0$ m, whichever is the lesser

The minimum value of $h = 1.0$ m.

c) Turn of the bilge area or at locations without a clearly defined turn of the bilge. — When the distances h and w are different, the distance w shall have preference at levels exceeding $1.5 h$ above the baseline as shown in figure 1.

d) The aggregate capacity of ballast tanks. — On crude oil tankers of 20,000 tons deadweight and above and product carriers of 30,000 tons deadweight and above, the aggregate capacity of wing tanks, double bottom tanks, forepeak tanks and afterpeak tanks shall not be less than the capacity of segregated ballast tanks necessary to meet the requirements of regulation 13. Wing tanks or spaces and double bottom tanks used to meet the requirements of regulation 13 shall be located as uniformly as practicable along the cargo tank length. Additional segregated ballast capacity provided for reducing longitudinal hull girder bending stress, trim, etc., may be located anywhere within the ship.

e) Suction wells in cargo tanks. — Suction wells in cargo tanks may protrude into the double bottom below the boundary line defined by the distance h provided that such wells are as small as practicable and the distance between the well bottom and bottom shell plating is not less than $0.5 h$.

f) Ballast and cargo piping. — Ballast piping and other piping such as sounding and vent piping to ballast tanks shall not pass through cargo tanks. Cargo piping and similar piping to cargo tanks shall not pass through ballast tanks. Exemptions to this requirement may be granted for short lengths of piping, provided that they are completely welded or equivalent.

4 — a) Double bottom tanks or spaces as required by paragraph 3, b), may be dispensed with, provided that the design of the tanker is such that the cargo and vapour pressure exerted on the bottom shell plating forming a single boundary between the cargo and the sea does not exceed the external hydrostatic water pressure, as expressed by the following formula:

$$f \cdot h_c \cdot \rho_c \cdot g + 100 \Delta_p \leq d_n \cdot \rho_s \cdot g$$

where:

h_c = height of cargo in contact with the bottom shell plating in metres;

ρ_c = maximum cargo density in t/m^3 ;

d_n = minimum operating draught under any expected loading condition in metres;

ρ_s = density of sea water in t/m^3 ;

Δ_p = maximum set pressure of pressure/vacuum valve provided for the cargo tank in bars;

f = safety factor = 1.1;

g = standard acceleration of gravity (9.81 m/s^2).

b) Any horizontal partition necessary to fulfil the above requirements shall be located at a height of not less than $B/6$ or 6 metres, whichever is the lesser, but not more than $0.6D$, above the baseline where D is the moulded depth amidships.

c) The location of wing tanks or spaces shall be as defined in paragraph 3, a), except that, below a level $1.5h$ above the baseline where h is as defined in paragraph 3, b), the cargo tank boundary line may be vertical down to the bottom plating, as shown in figure 2.

5 — Other methods of design and construction of oil tankers may also be accepted as alternatives to the requirements prescribed in paragraph 3, provided that such methods ensure at least the same level of protection against oil pollution in the event of collision or stranding and are approved in principle by the Marine Environment Protection Committee based on guidelines developed by the Organization.

6 — For oil tankers of 20,000 tons deadweight and above the damage assumptions prescribed in regulation 25, 2, b), shall be supplemented by the following assumed bottom raking damage:

a) Longitudinal extent:

i) Ships of 75,000 tons deadweight and above: $0.6L$ measured from the forward perpendicular;

ii) Ships of less than 75,000 tons deadweight: $0.4L$ measured from the forward perpendicular;

b) Transverse extent: $B/3$ anywhere in the bottom;

c) Vertical extent: breach of the outer hull.

7 — Oil tankers of less than 5,000 tons deadweight shall:

a) At least be fitted with double bottom tanks or spaces having such a depth that the distance h specified in paragraph 3, b), complies with the following:

$$h = \frac{B}{15} \text{ (m) with a minimum value of } h = 0.76 \text{ m}$$

in the turn of the bilge area and at locations without a clearly defined turn of the bilge, the

cargo tank boundary line shall run parallel to the line of the mid-ship flat bottom as shown in figure 3; and

b) Be provided with cargo tanks so arranged that the capacity of each cargo tank does not exceed 700 m^3 unless wing tanks or spaces are arranged in accordance with paragraph 3, a), complying with the following:

$$w = 0.4 + \frac{2.4 DW}{20,000} \text{ (m)}$$

with a minimum value of $w = 0.76 \text{ m}$.

8 — Oil shall not be carried in any space extending forward of a collision bulkhead located in accordance with regulation II-1/11 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended. An oil tanker that is not required to have a collision bulkhead in accordance with that regulation shall not carry oil in any space extending forward of the transverse plane perpendicular to the centreline that is located as if it were a collision bulkhead located in accordance with that regulation.

9 — In approving the design and construction of oil tankers to be built in accordance with the provisions of this regulation, Administrations shall have due regard to the general safety aspects including the need for the maintenance and inspections of wing and double bottom tanks or spaces.

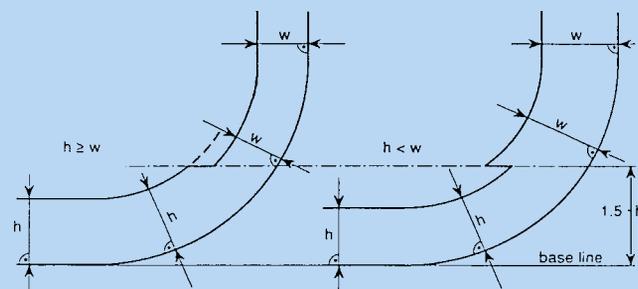


Figure 1 — Cargo tank boundary lines for the purpose of paragraph 3

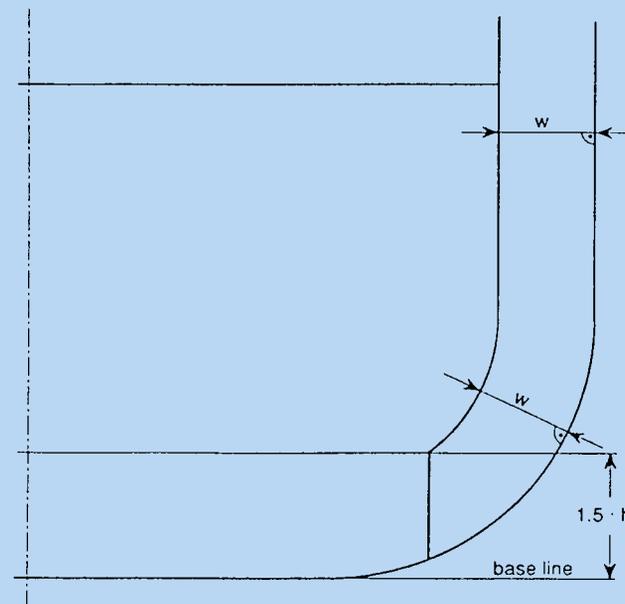


Figure 2 — Cargo tank boundary lines for the purpose of paragraph 4

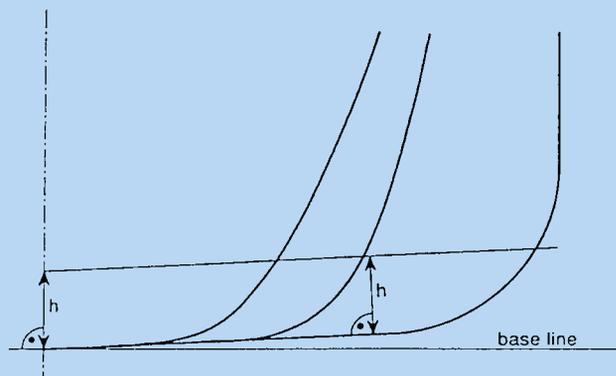


Figure 3 — Cargo tank boundary lines for the purpose of paragraph 7

Regulation 13G

Prevention of oil pollution in the event of collision or stranding — Measures for existing tankers

1 — This regulation shall:

- a) Apply to crude oil tankers of 20,000 tons deadweight and above and to product carriers of 30,000 tons deadweight and above, which are contracted, the keels of which are laid, or which are delivered before the dates specified in regulation 13F, 1, of this annex; and
- b) Not apply to oil tankers complying with regulation 13F of this annex, which are contracted, the keels of which are laid, or are delivered before the dates specified in regulation 13F, 1, of this annex; and
- c) Not apply to oil tankers covered by subparagraph a) above which comply with regulation 13F, 3, a), and b), or 13F, 4, or 13F, 5, of this annex, except that the requirement for minimum distances between the cargo tank boundaries and the ship side and bottom plating need not be met in all respects. In that event, the side protection distances ⁽¹⁾ shall not be less than those specified in the International Bulk Chemical Code for type 2 cargo tank location and the bottom protection shall comply with regulation 13E, 4, b), of this annex.

2 — The requirements of this regulation shall take effect as from 6 July 1995.

3 — a) An oil tanker to which this regulation applies shall be subject to an enhanced programme of inspections during periodical, intermediate and annual surveys, the scope and frequency of which shall at least comply with the guidelines developed by the Organization.

b) An oil tanker over five years of age to which this regulation applies shall have on board, available to the competent authority of any Government of a State Party to the present Convention, a complete file of the survey reports, including the results of all scantling measurement required, as well as the statement of structural work carried out.

c) This file shall be accompanied by a condition evaluation report, containing conclusions on the structural condition of the ship and its residual scantlings, endorsed to indicate that it has been accepted by or on behalf of the flag Administration. This file and condition evaluation report shall be prepared in a standard format as contained in the guidelines developed by the Organization.

4 — An oil tanker not meeting the requirements of a new oil tanker as defined in regulation 1, 26, of this annex shall comply with the requirements of regulation 13F of this annex not later than 25 years after its date of delivery, unless wing tanks or double bottom spaces, not used for the carriage of oil and meeting the width and height requirements of regulation 13E, 4, cover at least 30% of L_t for the full depth of the ship on each side or at least 30% of the projected bottom shell area ΣPA_s ⁽²⁾ within the length L_t , where L_t and the projected bottom shell area ΣPA_s are ⁽³⁾ as defined in regulation 13E, 2, in which case compliance with regulation 13F is required not later than 30 years after its date of delivery.

5 — An oil tanker meeting the requirements of a new oil tanker as defined in regulation 1, 26, of this annex shall comply with the requirements of regulation 13F of this annex not later than 30 years after its date of delivery.

6 — Any new ballast and load conditions resulting from the application of paragraph 4 of this regulation shall be subject to approval of the Administration which shall have regard, in particular, to longitudinal and local strength, intact stability and, if applicable, damage stability.

7 — Other structural or operational arrangements such as hydrostatically balanced loading may be accepted as alternatives to the requirements prescribed in paragraph 4, provided that such alternatives ensure at least the same level of protection against oil pollution in the event of collision or stranding and are approved by the Administration based on guidelines developed by the Organization.»

Regulation 24, 4

Limitation of size and arrangement of cargo tanks

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

«4 — The length of each cargo tank shall not exceed 10 metres or one of the following values, whichever is the greater:

a) Where no longitudinal bulkhead is provided inside the cargo tanks:

$$(0.5 = \frac{bi}{B} + 0.1) L$$

but not to exceed 0.2 L;

b) Where a centreline longitudinal bulkhead is provided inside the cargo tanks:

$$(0.25 = \frac{bi}{B} + 0.15) L$$

c) Where two or more longitudinal bulkheads are provided inside the cargo tanks:

i) For wing cargo tanks: 0.2 L;

ii) For centre cargo tanks:

1) If $\frac{bi}{B}$ is equal to or greater than one fifth: 0.2 L;

2) If $\frac{bi}{B}$ is less than one fifth:

Where no centreline longitudinal bulkhead is provided: $(0.5 \frac{bi}{B} + 0.1) L$;

Where a centreline longitudinal bulkhead is provided: $(0.25 \frac{bi}{B} + 0.15) L$;

d) *bi* is the minimum distance from the ship's side to the outer longitudinal bulkhead of the tank in question measured inboard at right angles to the centreline at the level corresponding to the assigned summer freeboard.»

Amendments to the record of construction and equipment for oil tankers (form B)

The following new paragraph 5.8 is inserted after the existing paragraph 5.7:

«5.8 — Double hull construction:

5.8.1 — The ship is required to be constructed according to regulation 13F and complies with the requirements of:

- 1) Paragraph 3 (double hull construction) . . .
- 2) Paragraph 4 (mid-height deck tankers with double side construction)
- 3) Paragraph 5 (alternative method approved by the Marine Environment Protection Committee)

5.8.2 — The ship is required to be constructed according to and complies with the requirements of regulation 13F, 7 (double bottom requirements)

5.8.3 — The ship is not required to comply with the requirements of regulation 13F

5.8.4 — The ship is subject to regulation 13G and:

- 1) Is required to comply with regulation 13F not later than
- 2) Is so arranged that the following tanks or spaces are not used for the carriage of oil

5.8.5 — The ship is not subject to regulation 13G

⁽¹⁾ Apagar «distances», de acordo com A1/4/3.19 (NV4).

⁽²⁾ Apagar «EPAs», de acordo com A1/4/3.19 (NV4).

⁽³⁾ Substituir «where *Lt* and the projected bottom shell area EPAs are» por «where *Lt* is», de acordo com A1/4/3.19 (NV4).

ANEXO

Emendas ao anexo I da MARPOL 73/78

Regra 1

Definições

O novo parágrafo 8, *c)*, que se segue, deve ser inserido a seguir ao parágrafo 8, *b)*, existente:

«*c)* Não obstante as disposições da alínea *a)* deste parágrafo, a modificação de um navio petroleiro existente, para responder aos requisitos da regra 13F ou 13G do presente anexo, não deve ser considerada como sendo uma grande modificação para efeitos deste anexo.»

As novas regras 13F e 13G, que se seguem, devem ser inseridas a seguir à regra 13E:

«Regra 13F

Prevenção da poluição por hidrocarbonetos em caso de abalroamento ou encalhe

1 — Esta regra deve aplicar-se aos navios petroleiros de porte bruto igual ou superior a 600 t:

- a)* Cujo contrato de construção foi celebrado em 6 de Julho de 1993 ou depois desta data; ou
- b)* Na ausência de contrato de construção, cuja quilha foi assente, ou se encontrava numa fase equivalente de construção, em 6 de Janeiro de 1994 ou depois desta data; ou
- c)* Cujas entregas foram efectuadas em 6 de Julho de 1996 ou depois; ou
- d)* Que sofreu uma grande modificação:

- i)* Cujo contrato foi celebrado depois de 6 de Julho de 1993; ou
- ii)* Na ausência de um contrato, cujos trabalhos foram iniciados depois de 6 de Janeiro de 1994; ou
- iii)* Cujos trabalhos terminaram depois de 6 de Julho de 1996.

2 — Qualquer navio petroleiro de porte bruto igual ou superior a 5000 t deve:

- a)* Satisfazer, em substituição dos requisitos aplicáveis da regra 13E, os requisitos do parágrafo 3, a menos que esteja sujeito às disposições dos parágrafos 4 e 5; e
- b)* Satisfazer, se for o caso, os requisitos do parágrafo 6.

3 — Os tanques de carga devem ser protegidos, a todo o seu comprimento, por tanques de lastro, ou por outro tipo de espaços, que não sejam utilizados como tanques de carga ou tanques de combustível do seguinte modo:

a) Tanques ou espaços laterais. — Os tanques ou espaços laterais devem ter uma profundidade igual à altura total do costado do navio ou devem estender-se desde o tecto do duplo fundo até ao convés mais alto, sem considerar o trincanil arredondado, caso exista. Devem estar dispostos de tal modo que os tanques de carga se encontrem para dentro da linha de traçado do costado, e em nenhum caso a uma distância inferior a *w*, como se indica na fig. 1, e que é medida numa qualquer secção transversal perpendicularmente ao costado, tal como a seguir se indica:

$$w = 0,5 + \frac{DW}{20000} \text{ (m) ou } w = 2,0 \text{ m, se este último valor for inferior}$$

Em caso algum o valor de *w* deve ser inferior a 1,0 m.

b) Tanques ou espaços do duplo fundo. — Em qualquer secção transversal, a profundidade de cada tanque ou espaço do duplo fundo deve ser tal que a distância *h*, medida entre o fundo dos tanques de carga e a linha de traçado do fundo do costado, medida perpendicularmente

larmente ao fundo do costado, como se indica na fig. 1, não seja inferior à distância abaixo definida:

$$h = \frac{B}{15} \text{ (m)} \text{ ou } h = 2,0 \text{ m, se este último valor for inferior}$$

Em caso algum o valor de h deve ser inferior a 1,0 m.

c) Zona do encolamento ou locais em que o encolamento não está claramente definido. — Quando as distâncias h e w são diferentes, a distância w deve ter preferência nos níveis que excedam $1,5 h$, acima da linha de água zero, como se indica na fig. 1.

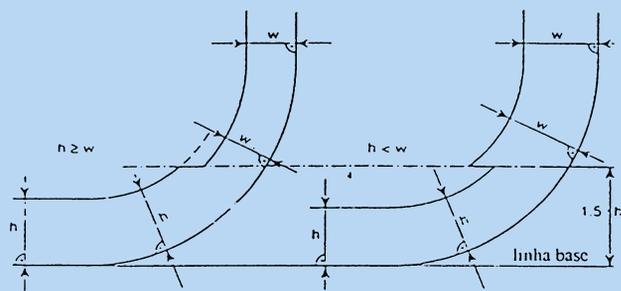


Figura 1 — Linhas que definem os limites dos tanques de carga, para o parágrafo 3

d) Capacidade total dos tanques de lastro. — Em todos os navios-tanques que transportem petróleo bruto de porte bruto igual ou superior a 20 000 t, e em todos os navios-tanques que transportem produtos refinados de porte bruto igual ou superior a 30 000 t, a capacidade total dos tanques laterais, dos tanques de duplo fundo e dos tanques do pique à proa e do pique à ré não deve ser inferior à capacidade dos tanques de lastro segregado, determinada de acordo com as disposições da regra 13. Os tanques e espaços laterais e os do duplo fundo, utilizados para satisfazer os requisitos da regra 13, devem estar dispostos de uma maneira tão uniforme quanto possível ao longo da zona dos tanques de carga. A capacidade suplementar de lastro segregado, que tenha sido prevista para reduzir as tensões longitudinais de flexão da viga do navio, caimento, etc., podem ser colocadas em qualquer ponto do interior do navio.

e) Poços de aspiração nos tanques de carga. — Os poços de aspiração dos tanques de carga podem penetrar no interior do duplo fundo, abaixo do limite definido pela distância h , desde que sejam tão pequenos quanto possível e que a distância entre o fundo dos poços e as chapas do fundo não seja inferior a $0,5 h$.

f) Encanamentos de lastro e de carga. — Os encanamentos de lastro e outros encanamentos tais como os de sonda e os de respiração dos tanques de lastro não devem atravessar os tanques de carga. Os encanamentos de carga e outros encanamentos similares dos tanques de carga não devem atravessar os tanques de lastro. Pode ser feita uma excepção para encanamentos de pequeno comprimento, desde que eles estejam completamente soldados ou sejam de uma construção equivalente.

4 — a) Os tanques ou espaços do duplo fundo exigidos na alínea b) do parágrafo 3 podem ser dispensados, desde que a concepção do navio-tanque permita que a pressão da carga e dos vapores que se exerce no fundo da chapa de revestimento, constituindo este o único obstáculo entre a carga e o mar, não exceda a pressão

hidrostática exterior da água, tal como está expresso na seguinte fórmula:

$$f \times h_c \times \rho_c \times g + 100 \Delta_p \leq d_n \times \rho_s \times g$$

na qual:

h_c = altura da carga em contacto com a chapa do fundo, em metros;

ρ_c = densidade máxima da carga, em t/m^3 ;

d_n = calado mínimo de serviço em qualquer condição de carga prevista, em metros;

ρ_s = densidade da água do mar, em t/m^3 ;

Δ_p = máxima pressão fixa da válvula de pressão/depressão colocada nos tanques de carga, em bars;

f = factor de segurança = 1,1;

g = valor padrão da aceleração da gravidade ($9,81 \text{ m/s}^2$).

b) Qualquer divisão horizontal necessária para satisfazer os requisitos acima mencionados deve estar situada a uma altura de pelo menos $B/6$ ou 6 m, se este último valor for menor, mas não mais de $0,6 D$, acima da linha de água zero, sendo D o pontal de construção a meio do navio.

c) A colocação dos tanques ou espaços laterais deve ser feita de acordo com os requisitos da alínea a) do parágrafo 3; no entanto, abaixo de um nível situado a $1,5 h$ acima da linha de água zero, sendo h a altura que se define na alínea b) do parágrafo 3, a linha que define o limite dos tanques de carga pode ser vertical até à chapa do fundo, tal como se indica na fig. 2.

5 — Também podem ser aceites outros métodos de concepção e construção de navios-tanques como alternativa aos requisitos especificados no parágrafo 3, desde que estes métodos assegurem pelo menos o mesmo grau

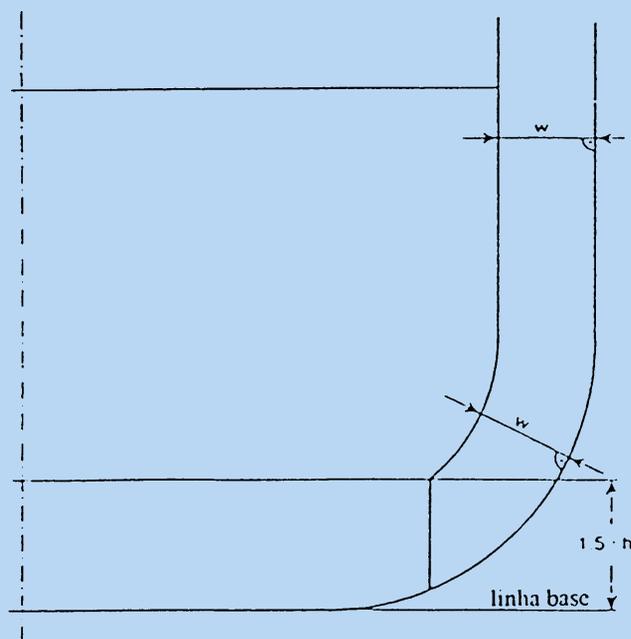


Figura 2 — Linhas que definem os limites dos tanques de carga, para o parágrafo 4

de protecção contra a poluição por hidrocarbonetos em caso de abaloamento ou encalhe e que sejam aprovados, em princípio, pela Comissão de Protecção do Meio Marinho, tendo em conta as linhas de orientação elaboradas pela Organização.

6 — Nos navios petroleiros de porte bruto igual ou superior a 20 000 t, às pressupostas avarias especificadas na alínea *b)* do parágrafo 2 da regra 25 deve ser acrescentada a pressuposta avaria por rasgo das chapas de fundo que se segue:

- a) Dimensão longitudinal:
 - i) Navios de porte bruto igual ou superior a 75 000 t — $0,6 L$, medido a contar da perpendicular a vante;
 - ii) Navios de porte bruto inferior a 75 000 t — $0,4 L$, medido a contar da perpendicular a vante;
- b) Dimensão transversal — $B/3$ em qualquer ponto do fundo;
- c) Dimensão vertical — rombo na face exterior do casco.

7 — Os petroleiros de porte bruto inferior a 5000 t devem:

- a) Estar providos pelo menos de tanques ou espaços de duplo fundo que tenham uma tal profundidade que a distância h , definida na alínea *b)* do parágrafo 3, satisfaça as disposições seguintes:

$$h = B/15 \text{ (m)}, \text{ com um valor mínimo de } 0,76 \text{ m}$$

na zona do encolamento, e, em locais sem uma definição clara do encolamento, a linha que define o limite dos tanques de carga deve ser paralela à linha de fundo chato de meio do navio, tal como é indicado na fig. 3; e

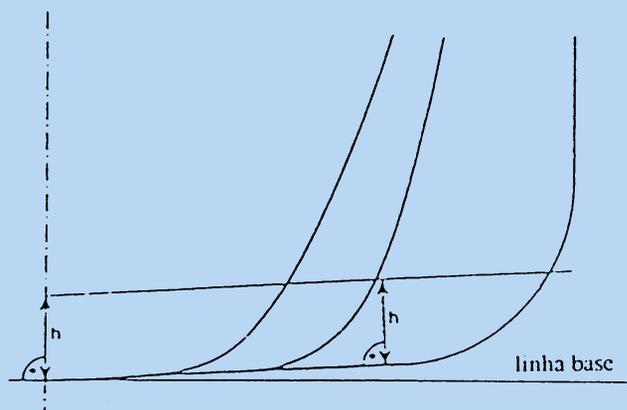


Figura 3 — Linhas que definem os limites dos tanques de carga, para o parágrafo 7

- b) Estar equipados com tanques de carga concebidos de tal modo que a capacidade de cada um dos tanques de carga não ultrapasse 700 m^3 , a menos que os tanques ou espaços laterais estejam dispostos do modo indicado na alínea *a)* do parágrafo 3 e que a distância w seja igual a:

$$w = 0,4 + \frac{2,4 DW}{20\,000} \text{ (m)}$$

com um valor mínimo de 0,76 m.

8 — Os hidrocarbonetos não devem ser transportados em qualquer espaço que se prolongue para vante da antepara de colisão localizada de acordo com a

regra II-1/11 da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, emendada. Um petroleiro para o qual não seja exigida a antepara de colisão, em aplicação desta regra, não deve transportar hidrocarbonetos em qualquer espaço a vante do plano transversal perpendicular ao eixo longitudinal, que está situado no local onde se encontraria uma antepara de colisão, instalada de acordo com a referida regra.

9 — Quando se aprovarem o projecto e a construção de navios petroleiros, que devam ser construídos de acordo com as disposições da presente regra, as Administrações devem ter em devida conta os aspectos gerais ligados à segurança, nomeadamente a necessidade de assegurar a manutenção e a inspecção dos tanques e espaços laterais e os do duplo fundo.

Regra 13G

Prevenção da poluição por hidrocarbonetos em caso de abalroamento ou encalhe — Medidas aplicáveis aos petroleiros existentes

1 — A presente regra:

- a) Aplica-se aos navios-tanques para transporte de petróleo bruto, de porte bruto igual ou superior a 20 000 t, e aos de transporte de produtos refinados, de porte bruto igual ou superior a 30 000 t, cujo contrato de construção já tenha sido assinado, cuja quilha já tenha sido assente ou cuja entrega se efectue antes das datas especificadas no parágrafo 1 da regra 13F do presente anexo; e
- b) Não se aplica aos navios petroleiros que satisfaçam a regra 13F do presente anexo, cujo contrato de construção tenha sido assinado, cuja quilha tenha sido assente, ou cuja entrega se efectue antes das datas especificadas no parágrafo 1 da regra 13F do presente anexo; e
- c) Não se aplica aos navios petroleiros abrangidos pela anterior alínea *a)*, que satisfaçam as alíneas *a)* e *b)* do parágrafo 3 da regra 13F, o parágrafo 4 da regra 13F e o parágrafo 5 da regra 13F do presente anexo, excepto no que se refere às distâncias mínimas previstas entre os limites dos tanques de carga e o costado do navio e as chapas do fundo. Neste caso, a protecção lateral não deve ser inferior à especificada no Código Internacional para a Construção e Equipamento de Navios de Transporte de Produtos Químicos Perigosos a Granel para a localização dos tanques de carga dos navios do tipo 2 e a protecção do fundo deve cumprir o disposto na alínea *b)* do parágrafo 4 da regra 13E do presente anexo.

2 — Os requisitos da presente regra entram em vigor a partir de 6 de Julho de 1995.

3 — *a)* Todo o navio petroleiro ao qual este regulamento se aplique deve ser sujeito a um regime intensificado de inspecções durante as vistorias periódicas, intermédias e anuais, cujo âmbito e frequência satisfaçam, pelo menos, as directivas elaboradas pela Organização.

b) Todo o navio petroleiro que tenha mais de cinco anos e ao qual se aplique esta regra deve ter a bordo, à disposição das autoridades competentes de qualquer Governo de um Estado Parte da presente Con-

venção, um arquivo completo com os relatórios das victorias, incluindo os resultados de todas as medidas de escantilhões requeridas, assim como a lista dos trabalhos realizados sobre a estrutura.

c) Este arquivo deve estar acompanhado por um relatório de apreciação do estado do navio, contendo as conclusões sobre o estado da estrutura do navio e sobre os escantilhões actuais, que deve estar devidamente autenticado para indicar que foi aceite pela Administração da bandeira ou em seu nome. Este arquivo e o relatório de apreciação do estado do navio devem ser elaborados segundo o modelo normalizado reproduzido nas linhas guias elaboradas pela Organização.

4 — Todo o navio petroleiro que não cumpra os requisitos aplicáveis a um navio petroleiro novo, tal como é definido no parágrafo 26 da regra 1 do presente anexo, deve cumprir os requisitos da regra 13F do presente anexo o mais tardar 25 anos depois da data de entrega, a menos que os tanques laterais ou os espaços do duplo fundo, que não são utilizados para o transporte de hidrocarbonetos e que satisfaçam os requisitos relativos à largura e à altura estabelecidos no parágrafo 4 da regra 13E, protejam pelo menos 30% de L_t sobre toda a altura do navio, de cada lado, ou pelo menos 30% da área projectada do fundo incluída no comprimento L_b , em que L_t corresponde à definição contida no parágrafo 2 da regra 13E, caso em que o navio petroleiro deve cumprir a regra 13F o mais tardar 30 anos depois da data da sua entrega.

5 — Todo o navio petroleiro que satisfaça os requisitos aplicáveis a um navio petroleiro novo, tal como é definido no parágrafo 26 da regra 1 do presente anexo, deve satisfazer os requisitos da regra 13F do presente anexo o mais tardar 30 anos depois da data da sua entrega.

6 — Todas as novas condições de lastro e de carga, resultantes da aplicação do parágrafo 4 da presente regra, devem ser submetidas à aprovação da Administração, que dará uma atenção particular à resistência longitudinal e local, à estabilidade intacta e, se for o caso, à estabilidade em avaria.

7 — Podem ser aceites outras medidas estruturais e operacionais, tal como a carga hidrostaticamente equilibrada, a título de variantes das prescrições do parágrafo 4, na condição de que estas variantes ofereçam pelo menos o mesmo grau de protecção contra a poluição pelos hidrocarbonetos, em caso de abalroamento ou encalhe, e que sejam aprovadas pela Administração, tendo como base as linhas guia elaboradas pela Organização.»

Regra 24, 4

Localização dos tanques de carga e limitação das suas dimensões

Substituir o texto do parágrafo 4 pelo que se segue:

«4 — O comprimento de cada tanque de carga não excederá 10 m, ou um dos valores que se seguem, se estes forem superiores:

a) Se não existir antepara longitudinal no interior dos tanques de carga:

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

na condição de que este valor não ultrapasse 0,2 L ;

b) Se existir uma antepara no plano longitudinal central no interior dos tanques de carga:

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

c) Se existirem duas ou mais anteparas longitudinais no interior dos tanques de carga:

i) Para tanques de carga laterais: 0,2 L ;

ii) Para tanques de carga centrais:

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

2) Se $\frac{b_i}{B}$ for inferior a um quinto:

Quando não existir uma antepara no plano longitudinal central: $(0,5 \frac{b_i}{B} + 0,1) L$;

Quando existir uma antepara no plano longitudinal central $(0,25 \frac{b_i}{B} + 0,1) L$;

d) b_i é a distância mínima entre o costado do navio e a antepara longitudinal mais próxima do tanque considerado, medida perpendicularmente ao plano de mediania do navio, ao nível correspondente ao bordo livre de verão.»

Emendas ao relatório de construção e equipamento para navios petroleiros (formulário B)

Inserir o novo parágrafo 5.8, que se segue depois do parágrafo 5.7:

«5.8 — Construção em casco duplo:

5.8.1 — O navio foi construído de acordo com a regra 13F, que satisfaz os requisitos do:

- 1) Parágrafo 3 (construção em casco duplo)
- 2) Parágrafo 4 (construção de tanques de carga com pavimento intermédio e costado duplo)
- 3) Parágrafo 5 (método alternativo aprovado pelo MEPC)

5.8.2 — O navio foi construído de acordo com os requisitos do parágrafo 7 da regra 13F e satisfaz esses requisitos (requisitos de duplo fundo)

5.8.3 — O navio não tem que satisfazer os requisitos da regra 13F

5.8.4 — O navio está sujeito à regra 13G e deve:

- 1) Satisfazer os requisitos da regra 13F até ...
- 2) Ser concebido de forma que os tanques ou espaços, que se seguem, não sejam usados para o transporte de hidrocarbonetos

5.8.5 — O navio não está sujeito à regra 13G ...

Decreto n.º 20/98

de 10 de Julho

Nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo único

São aprovadas, para adesão, as emendas de 6 de Março de 1992 ao anexo I ao Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Polui-