

A introdução de racionalidade na gestão, garantindo o acesso do medicamento em condições de segurança e qualidade, acompanhado de ganhos de eficiência do sistema, são dimensões já anteriormente referenciadas.

Esperam-se ganhos de eficiência não inferiores a 5% relativamente ao total de despesa com medicamentos.

Nos indicadores de avaliação destaca-se a implementação faseada e gradual do sistema de informação e gestão, a par da integração dos técnicos em situação precária, seguida de recrutamento de novos elementos e da reorganização de infra-estruturas. Indicadores de gestão serão estabelecidos de forma detalhada pela unidade executiva e equipa de projecto.

Para a avaliação da implementação será realizada uma auditoria.

MINISTÉRIO DO EQUIPAMENTO SOCIAL

Decreto n.º 19/2000

de 11 de Agosto

Pelo Decreto n.º 21/98, de 10 de Julho, o Governo aprovou, para adesão, as emendas ao anexo da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974 (SOLAS 74), e as emendas ao apêndice do referido anexo, que foram adoptadas pela Conferência SOLAS 1994, cujos textos em inglês e português foram publicados em anexo ao referido diploma.

Tendo-se verificado a necessidade de proceder a algumas alterações aos textos publicados, pretende-se agora, através do presente diploma, proceder à alteração da redacção de algumas das disposições constantes dos capítulos IX, X e XI, na tradução para português, cujo texto integral se republica em anexo, e que constituem emendas ao anexo à Convenção SOLAS 74 e ao apêndice do mesmo anexo adoptados pela Conferência SOLAS 1994.

Assim:

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

Artigo 1.º

Os capítulos IX, X e XI do anexo à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974 (SOLAS 74), cujas emendas foram adoptadas pela Conferência SOLAS 1994 e aprovadas, para adesão, pelo Decreto n.º 21/98, de 10 de Julho, passam a ter a seguinte redacção, na tradução para português:

«CAPÍTULO IX

Gestão para a exploração segura de navios

Regra 1

Definições

Para efeitos do presente capítulo, entende-se por:

- 1) ‘Código Internacional de Gestão para a Segurança (Código ISM)’, o Código Internacional de Gestão para a Segurança de Exploração dos Navios e a Prevenção da Poluição, adoptado pela Organização através da Resolução A.741(18), com as alterações que lhe forem introduzidas por emendas adoptadas pela Organização, aplicadas de acordo com as disposições do artigo VIII da presente Convenção, respei-

tantes a procedimentos de alteração aplicáveis ao anexo, com exclusão do capítulo I;

- 2) ‘Companhia’, o proprietário ou qualquer outra entidade ou pessoa, tal como o gestor de navios, o afretador em casco nu, a quem tenha sido confiada pelo proprietário do navio a responsabilidade da sua exploração e que, assumindo-a, tenha aceite todas as obrigações e responsabilidades impostas pelo Código Internacional de Gestão para a Segurança;
- 3) ‘Navio petroleiro’, o navio petroleiro tal como vem definido na regra II-1/2.12;
- 4) ‘Navio-tanque de produtos químicos’, o navio-tanque para transporte de produtos químicos tal como vem definido na regra VII/8.2;
- 5) ‘Navio-tanque de gás’, o navio-tanque para o transporte de gás tal como vem definido na regra VII/11.2;
- 6) ‘Navio graneleiro’, o navio que, em regra, só tem um convés, tanques superiores laterais e inferiores laterais nos porões de carga e se destina a transportar principalmente carga seca a granel. Esta definição inclui navios como os minerais e os transportadores de carga combinada;
- 7) ‘Unidade móvel de perfuração no mar (MODU)’, o navio destinado a efectuar operações de perfuração, tendo em vista a investigação ou a exploração dos recursos naturais do subsolo dos fundos marinhos, tais como os hidrocarbonetos líquidos ou gasosos, o enxofre ou o sal;
- 8) ‘Embarcação de alta velocidade’, a embarcação tal como vem definida na regra X/1.2.

Regra 2

Âmbito de aplicação

1 — O presente capítulo aplica-se com carácter obrigatório às embarcações seguintes, qualquer que tenha sido a sua data de construção:

- 1) Navios de passageiros, incluindo as embarcações de alta velocidade de passageiros, a partir de 1 de Julho de 1998, inclusive;
- 2) Navios petroleiros, navios-tanques de produtos químicos, navios-tanques de gás, navios graneleiros e embarcações de alta velocidade de carga, de arqueação bruta igual ou superior a 500, a partir de 1 de Julho de 1998, inclusive;
- 3) Aos demais navios de carga e às unidades móveis de perfuração dos fundos do mar, de arqueação bruta igual ou superior a 500, a partir de 1 de Julho de 2002, inclusive.

2 — O presente capítulo não se aplica a embarcações ao serviço do Estado, se utilizados para fins não comerciais.

Regra 3

Requisitos relativos à gestão para a segurança

1 — As companhias e os navios devem satisfazer as disposições do Código Internacional de Gestão para a Segurança.

2 — Os navios devem ser explorados por companhias detentoras de documentos de conformidade (DOC) mencionados na regra 4.

Regra 4

Certificação

1 — Os documentos de conformidade devem ser emitidos a favor das companhias que satisfaçam os requisitos do Código Internacional de Gestão para a Segurança, competindo a sua emissão à Administração, aos organismos reconhecidos pela Administração ou a qualquer outro governo contratante a pedido da Administração.

2 — A bordo dos navios deve existir uma cópia do documento de conformidade, destinado a ser exibido pelo comandante em casos de verificação.

3 — Para cada navio deve ser emitido um certificado de gestão para a segurança, competindo a sua emissão à Administração e aos organismos por ela reconhecidos, depois de verificarem que a companhia e a sua gestão a bordo estão de acordo com o sistema de gestão para a segurança aprovado.

Regra 5

Manutenção das condições

.....

Regra 6

Verificação e controlo

.....

CAPÍTULO X

Medidas de segurança a aplicar às embarcações de alta velocidade

Regra 1

Definições

Para efeitos do presente capítulo, entende-se por:
1 — ‘Código das Embarcações de Alta Velocidade (Código das EAV)’, o Código Internacional de Segurança das Embarcações de Alta Velocidade, adoptado pela Comissão de Segurança Marítima da Organização através da Resolução MSC.36(63), com as alterações que lhe forem introduzidas por emendas adoptadas pela Organização e aplicadas de acordo com as disposições do artigo VIII da presente Convenção, respeitantes a procedimentos de alteração aplicáveis ao anexo, com exclusão do capítulo I.

2 — ‘Embarcação de alta velocidade’, a embarcação que pode atingir uma velocidade máxima, em metros por segundo (m/s), igual ou superior a:

$$3,7 \nabla^{0,1667}$$

em que:

∇ = ao volume da querena correspondente à linha de água de projecto (m³).

3 — ‘Embarcação construída’, a embarcação cuja quilha já foi assente ou se encontra numa fase equivalente de construção.

4 — ‘Fase equivalente de construção’, aquela em que:

- 1) A embarcação em construção já se identifica com uma embarcação específica;
- 2) Já foram utilizados, pelo menos, 50 t ou 1% da massa estimada de todos os materiais estruturais, no caso de este segundo valor ser inferior.

Regra 2

Aplicação

1 — Este capítulo aplica-se a embarcações de alta velocidade construídas a partir de 1 de Janeiro de 1996, inclusive, pela forma seguinte:

- 1) Às embarcações de passageiros com lotação completa que, nas suas viagens, não se encontrem a mais de quatro horas de navegação de um porto de abrigo, à velocidade normal de serviço; e
- 2) Às embarcações de carga completamente carregadas, com arqueação bruta igual ou superior a 500, que não se encontrem a mais de oito horas de navegação de um porto de abrigo, à velocidade normal de serviço.

2 — As embarcações, qualquer que seja a sua data de construção, que sejam submetidas a reparações, a modificações, a transformações e à colocação dos arranjos respectivos devem continuar a satisfazer, no mínimo, os requisitos que já lhes eram aplicáveis. As embarcações construídas antes de 1 de Janeiro de 1996 e que preencham os requisitos aplicáveis às embarcações construídas a partir de 1 de Janeiro de 1996, inclusive, devem satisfazer estes mesmos requisitos, no mínimo, depois de submetidas a reparações, a modificações, a transformações e à colocação dos arranjos respectivos. No caso de grandes reparações, de modificações, de transformações e de colocação dos arranjos respectivos, a Administração poderá exigir, se o entender possível e razoável, que sejam observados os requisitos aplicáveis às embarcações construídas a partir de 1 de Janeiro de 1996, inclusive.

Regra 3

Requisitos aplicáveis às embarcações de alta velocidade

1 — Não obstante as disposições dos capítulos I a IV da regra v/12, as embarcações de alta velocidade que satisfaçam os requisitos previstos no Código das Embarcações de Alta Velocidade e que tenham sido vistoriadas e certificadas em conformidade devem considerar-se como satisfazendo os requisitos dos capítulos I a IV e da regra v/12. Para efeitos da presente regra, os requisitos do Código devem ser considerados obrigatórios.

2 — Os certificados e licenças emitidos ao abrigo do Código referido têm o mesmo valor e o mesmo reconhecimento que os certificados emitidos ao abrigo do capítulo I.

CAPÍTULO XI

Medidas especiais para reforçar a segurança marítima

Regra 1

Autorização das organizações reconhecidas

As organizações a que se refere a regra i/6 devem cumprir as directrizes traçadas pela Organização.

Regra 2

Vistorias detalhadas

Os navios graneleiros, definidos na regra IX/1.6, e os navios petroleiros, definidos na regra II-1/2.12, devem ser submetidos a um programa detalhado de vistorias, de acordo com as directrizes previstas na Resolução A.744(18) ou nas emendas em vigor adoptadas pela

Organização e aplicadas de acordo com as disposições do artigo VIII da presente Convenção, respeitantes a procedimentos de alteração aplicáveis ao anexo, com exclusão do capítulo I.

Regra 3

Número de identificação de navios

1 — Esta regra aplica-se aos navios de passageiros de arqueação bruta igual ou superior a 100 e aos navios de carga de arqueação bruta igual ou superior a 300.

2 — A cada navio deve ser atribuído um número de identificação, de acordo com o sistema de numeração da IMO para identificação de navios, adoptado pela Organização.

3 —

4 — No caso de navios construídos antes de 1 de Janeiro de 1996, a presente regra só lhes será aplicável quando ocorrer a renovação de um certificado em data posterior a 1 de Janeiro de 1996, inclusive.

Regra 4

Controlo dos navios pelo Estado do porto

1 — Os navios que toquem portos de um Estado Contratante ficam sujeitos ao controlo exercido pelo Estado do porto, no que respeita às condições operacionais relativas à segurança desses navios, sempre que indícios claros levem a admitir que os comandantes ou as tripulações não conhecem as regras essenciais a aplicar a bordo relativas à segurança de navios.

2 —

3 — Os procedimentos relativos ao controlo dos navios pelo Estado do porto, previstos na regra 1/19, aplicam-se às situações abrangidas por esta regra.

4 — As disposições desta regra não podem ser interpretadas de forma a limitar os direitos e as obrigações dos Estados Contratantes, quanto à fiscalização das condições operacionais relativas à segurança dos navios a que se refere a presente regra.»

Artigo 2.º

O apêndice do anexo à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974 (SOLAS 74), na tradução para português, passa a ter a seguinte redacção:

«1) Modelo do certificado de segurança para navios de passageiros:

Certificado de segurança para navios de passageiros

O texto da nota 3 de rodapé é substituído pelo que se segue:

‘De acordo com o sistema de numeração da IMO para identificação dos navios, adoptado pela Organização através da Resolução A.600(15).’

2) Modelo do certificado de segurança de construção para navios de carga:

Certificado de segurança de construção para navios de carga

O texto da nota 3 de rodapé é substituído pelo que se segue:

‘De acordo com o sistema de numeração da IMO para identificação dos navios, adoptado pela Organização através da Resolução A.600(15).’

3) Modelo do certificado de segurança do equipamento para navios de carga:

Certificado de segurança do equipamento para navios de carga

O texto da nota 2 de rodapé é substituído pelo que se segue:

‘De acordo com o sistema de numeração da IMO para identificação dos navios, adoptado pela Organização através da Resolução A.600(15).’

4) Modelo de certificado de segurança radioelétrica para navios de carga:

Certificado de segurança radioelétrica para navios de carga

O texto da nota 3 de rodapé é substituído pelo que se segue:

‘De acordo com o sistema de numeração da IMO para identificação dos navios, adoptado pela Organização através da Resolução A.600(15).’

5) Modelo de certificado de isenção:

Certificado de isenção

Substituir o texto da nota 2 de rodapé pelo que se segue:

‘De acordo com o sistema de numeração da IMO para identificação dos navios, adoptado pela Organização através de Resolução A.600(15).’»

Artigo 3.º

É republicado em anexo o texto do Decreto n.º 21/98, de 10 de Julho, com as alterações que lhe foram introduzidas pelo presente diploma.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 15 de Junho de 2000. — *António Manuel de Oliveira Guterres* — *Jaime José Matos da Gama* — *Jorge Paulo Sacadura Almeida Coelho* — *José Manuel Silva Mourato*.

Assinado em 26 de Julho de 2000.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 27 de Julho de 2000.

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

ADIÇÃO DOS NOVOS CAPÍTULOS IX, X E XI AO ANEXO DA CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR, 1974, E EMENDAS AO APÊNDICE DO REFERIDO ANEXO.

1 — O novo capítulo IX que se segue é adicionado ao anexo:

«CAPÍTULO IX

Gestão para a exploração segura de navios

Regra 1

Definições

Para efeitos do presente capítulo, entende-se por:

- 1) ‘Código Internacional de Gestão para a Segurança (Código ISM)’, o Código Internacional de Gestão para a Segurança de Exploração dos Navios e a Prevenção da Poluição, adoptado pela Organização através da Resolução

- A.741(18), com as alterações que lhe forem introduzidas por emendas adoptadas pela Organização, aplicadas de acordo com as disposições do artigo VIII da presente Convenção, respeitantes a procedimentos de alteração aplicáveis ao anexo, com exclusão do capítulo I;
- 2) ‘Companhia’, o proprietário ou qualquer outra entidade ou pessoa, tal como o gestor de navios, o afretador em casco nu, a quem tenha sido confiada pelo proprietário do navio a responsabilidade da sua exploração e que, assumindo-a, tenha aceite todas as obrigações e responsabilidades impostas pelo Código Internacional de Gestão para a Segurança;
 - 3) ‘Navio petroleiro’, o navio petroleiro tal como vem definido na regra II-1/2.12;
 - 4) ‘Navio-tanque de produtos químicos’, o navio-tanque para transporte de produtos químicos, tal como vem definido na regra VII/8.2;
 - 5) ‘Navio-tanque de gás’, o navio-tanque para o transporte de gás tal como vem definido na regra VII/11.2;
 - 6) ‘Navio graneleiro’, o navio que, em regra, só tem um convés, tanques superiores laterais e inferiores laterais nos porões de carga e se destina a transportar principalmente carga seca a granel. Esta definição inclui navios como os minerais e os transportadores de carga combinada;
 - 7) ‘Unidade móvel de perfuração no mar (MODU)’, o navio destinado a efectuar operações de perfuração, tendo em vista a investigação ou a exploração dos recursos naturais do subsolo dos fundos marinhos, tais como os hidrocarbonetos líquidos ou gasosos, o enxofre ou o sal;
 - 8) ‘Embarcação de alta velocidade’, a embarcação tal como vem definida na regra X/1.2.

Regra 2

Âmbito de aplicação

1 — O presente capítulo aplica-se com carácter obrigatório às embarcações seguintes, qualquer que tenha sido a sua data de construção:

- 1) Navios de passageiros, incluindo as embarcações de alta velocidade de passageiros, a partir de 1 de Julho de 1998, inclusive;
- 2) Navios petroleiros, navios-tanques de produtos químicos, navios-tanques de gás, navios graneleiros e embarcações de alta velocidade de carga, de arqueação bruta igual ou superior a 500, a partir de 1 de Julho de 1998, inclusive;
- 3) Aos demais navios de carga e às unidades móveis de perfuração dos fundos do mar, de arqueação bruta igual ou superior a 500, a partir de 1 de Julho de 2002, inclusive.

2 — O presente capítulo não se aplica a embarcações ao serviço do Estado, se utilizados para fins não comerciais.

Regra 3

Requisitos relativos à gestão para a segurança

1 — As companhias e os navios devem satisfazer as disposições do Código Internacional de Gestão para a Segurança.

2 — Os navios devem ser explorados por companhias detentoras de documentos de conformidade (DOC) mencionados na regra 4.

Regra 4

Certificação

1 — Os documentos de conformidade devem ser emitidos a favor das companhias que satisfaçam os requisitos do Código Internacional de Gestão para a Segurança, competindo a sua emissão à Administração, aos organismos reconhecidos pela Administração ou a qualquer outro governo contratante a pedido da Administração.

2 — A bordo dos navios deve existir uma cópia do documento de conformidade, destinado a ser exibido pelo comandante em casos de verificação.

3 — Para cada navio deve ser emitido um certificado de gestão para a segurança, competindo a sua emissão à Administração e aos organismos por ela reconhecidos, depois de verificarem que a companhia e a sua gestão a bordo estão de acordo com o sistema de gestão para a segurança aprovado.

Regra 5

Manutenção das condições

O sistema de gestão para a segurança deve ser mantido de acordo com as disposições do Código Internacional de Gestão para a Segurança.

Regra 6

Verificação e controlo

1 — A Administração, um outro Governo Contratante a pedido da Administração ou uma organização reconhecida pela Administração deve verificar periodicamente o bom funcionamento do sistema de gestão para a segurança do navio.

2 — Sob reserva das disposições do parágrafo 3 da presente regra, um navio que deva possuir um certificado passado em virtude das disposições da regra 4.3 deve ser submetido ao controlo em conformidade com as disposições da regra XI/4. Para este fim, um tal certificado deve ser considerado como um certificado emitido de acordo com a regra I/12 ou I/13.

3 — Em caso de mudança do Estado da bandeira ou de companhia, devem ser adoptadas disposições especiais de transição, de acordo com as directrizes desenvolvidas pela Organização.»

2 — O novo capítulo X que se segue é adicionado ao anexo:

«CAPÍTULO X

Medidas de segurança a aplicar às embarcações de alta velocidade

Regra 1

Definições

Para efeitos do presente capítulo, entende-se por:

1 — ‘Código das Embarcações de Alta Velocidade (Código das EAV)’, o Código Internacional de Segurança das Embarcações de Alta Velocidade adoptado pela Comissão de Segurança Marítima da Organização através da Resolução MSC.36(63), com as alterações que lhe forem introduzidas por emendas adoptadas pela Organização e aplicadas de acordo com as disposições do artigo VIII da presente Convenção, respeitantes a procedimentos de alteração aplicáveis ao anexo, com exclusão do capítulo I.

2 — ‘Embarcação de alta velocidade’, a embarcação que pode atingir uma velocidade máxima, em metros por segundo (m/s), igual ou superior a:

$$3,7 \nabla^{0,1667}$$

em que:

∇ = ao volume da querena correspondente à linha de água de projecto (m³).

3 — ‘Embarcação construída’, a embarcação cuja quilha já foi assente ou se encontra numa fase equivalente de construção.

4 — ‘Fase equivalente de construção’, aquela em que:

- 1) A embarcação em construção já se identifica com uma embarcação específica;
- 2) Já foram utilizados, pelo menos, 50 t ou 1% da massa estimada de todos os materiais estruturais, no caso de este segundo valor ser inferior.

Regra 2

Aplicação

1 — Este capítulo aplica-se a embarcações de alta velocidade construídas a partir de 1 de Janeiro de 1996, inclusive, pela forma seguinte:

- 1) Às embarcações de passageiros com lotação completa que, nas suas viagens, não se encontrem a mais de quatro horas de navegação de um porto de abrigo, à velocidade normal de serviço; e
- 2) Às embarcações de carga completamente carregadas, com arqueação bruta igual ou superior a 500, que não se encontrem a mais de oito horas de navegação de um porto de abrigo, à velocidade normal de serviço.

2 — As embarcações, qualquer que seja a sua data de construção, que sejam submetidas a reparações, a modificações, a transformações e à colocação dos arranjos respectivos devem continuar a satisfazer, no mínimo, os requisitos que já lhes eram aplicáveis. As embarcações construídas antes de 1 de Janeiro de 1996 e que preencham os requisitos aplicáveis às embarcações construídas a partir de 1 de Janeiro de 1996, inclusive, devem satisfazer estes mesmos requisitos, no mínimo, depois de submetidas a reparações, a modificações, a transformações e à colocação dos arranjos respectivos. No caso de grandes reparações, de modificações, de transformações e de colocação dos arranjos respectivos, a Administração poderá exigir, se o entender possível e razoável, que sejam observados os requisitos aplicáveis às embarcações construídas a partir de 1 de Janeiro de 1996, inclusive.

Regra 3

Requisitos aplicáveis às embarcações de alta velocidade

1 — Não obstante as disposições dos capítulos I a IV da regra v/12, as embarcações de alta velocidade que satisfaçam os requisitos previstos no Código das Embarcações de Alta Velocidade e que tenham sido vistoriadas e certificadas em conformidade devem considerar-se como satisfazendo os requisitos dos capítulos I a IV e da regra v/12. Para efeitos da presente regra, os requisitos do Código devem ser considerados obrigatórios.

2 — Os certificados e licenças emitidos ao abrigo do Código referido têm o mesmo valor e o mesmo reconhecimento que os certificados emitidos ao abrigo do capítulo I.»

3 — O novo capítulo XI que se segue é adicionado ao anexo:

«CAPÍTULO XI

Medidas especiais para reforçar a segurança marítima

Regra 1

Autorização das organizações reconhecidas

As organizações a que se refere a regra i/6 devem cumprir as directrizes traçadas pela Organização.

Regra 2

Vistorias detalhadas

Os navios graneleiros, definidos na regra IX/1.6, e os navios petroleiros, definidos na regra II-1/2.12, devem ser submetidos a um programa detalhado de vistorias, de acordo com as directrizes previstas na Resolução A.744(18) ou nas emendas em vigor adoptadas pela Organização e aplicadas de acordo com as disposições do artigo VIII da presente Convenção, respeitantes a procedimentos de alteração aplicáveis ao anexo, com exclusão do capítulo I.

Regra 3

Número de identificação de navios

1 — Esta regra aplica-se aos navios de passageiros de arqueação bruta igual ou superior a 100 e aos navios de carga de arqueação bruta igual ou superior a 300.

2 — A cada navio deve ser atribuído um número de identificação, de acordo com o sistema de numeração da IMO para identificação de navios, adoptado pela Organização.

3 — O número de identificação do navio deve constar nos certificados e nas cópias autenticadas emitidos de acordo com a regra i/12 ou a regra i/13.

4 — No caso de navios construídos antes de 1 de Janeiro de 1996, a presente regra só lhes será aplicável, quando ocorrer a renovação de um certificado em data posterior a 1 de Janeiro de 1996, inclusive.

Regra 4

Controlo dos navios pelo Estado do porto

1 — Os navios que toquem portos de um Estado Contratante ficam sujeitos ao controlo exercido pelo Estado do porto, no que respeita às condições operacionais relativas à segurança desses navios, sempre que indícios claros levem a admitir que os comandantes ou as tripulações não conhecem as regras essenciais a aplicar a bordo relativas à segurança de navios.

2 — Nas circunstâncias previstas no parágrafo 1 da presente regra, o Governo Contratante que exerce o controlo deve tomar as medidas necessárias para impedir a saída do navio até que a situação tenha sido regularizada, de acordo com os requisitos da presente Convenção.

3 — Os procedimentos relativos ao controlo dos navios pelo Estado do porto, previstos na regra i/19, aplicam-se às situações abrangidas por esta regra.

4 — As disposições desta regra não podem ser interpretadas de forma a limitar os direitos e as obrigações dos Estados Contratantes, quanto à fiscalização das condições operacionais relativas à segurança dos navios a que se refere a presente regra.»

4 — Alterações ao apêndice do anexo:

1) Modelo do certificado de segurança para navios de passageiros:

Certificado de segurança para navios de passageiros

O texto da nota 3 de rodapé é substituído pelo que se segue:

«De acordo com o sistema de numeração da IMO para identificação dos navios, adoptado pela Organização através da Resolução A.600(15).»

2) Modelo do certificado de segurança da construção para navios de carga:

Certificado de segurança de construção para navios de carga

O texto da nota 3 de rodapé é substituído pelo que se segue:

«De acordo com o sistema de numeração da IMO de identificação dos navios, adoptado pela Organização através da Resolução A.600(15).»

3) Modelo do certificado de segurança do equipamento para navios de carga:

Certificado de segurança do equipamento para navios de carga

O texto da nota 2 de rodapé é substituído pelo que se segue:

«De acordo com o sistema de numeração da IMO para identificação dos navios, adoptado pela Organização através da Resolução A.600(15).»

4) Modelo de certificado de segurança radioelétrica para navios de carga:

Certificado de segurança radioelétrica para navios de carga

O texto da nota 3 de rodapé é substituído pelo que se segue:

«De acordo com o sistema de numeração da IMO para identificação dos navios, adoptado pela Organização através da Resolução A.600(15).»

5) Modelo de certificado de isenção:

Certificado de isenção

O texto da nota 2 de rodapé é substituído pelo que se segue:

«De acordo com o sistema de numeração da IMO para identificação dos navios, adoptados pela Organização através de Resolução A.600(15).»

Decreto n.º 20/2000

de 11 de Agosto

Pelo Decreto n.º 19/98, de 10 de Julho, o Governo aprovou, 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, de 1973, cujos textos em inglês e português foram publicados em anexo ao referido diploma.

Tendo-se constatado a necessidade de proceder a algumas alterações aos textos publicados, são as mesmas levadas a efeitos através do presente diploma.

Assim:

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

Artigo único

São alteradas algumas disposições respeitantes às emendas de 6 de Março de 1992 ao anexo I ao Protocolo de 1978 da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios de 1973, aprovadas, para adesão, pelo Decreto n.º 19/98, de 10 de Julho, e publicadas em anexo ao referido diploma, as quais passam a ter a seguinte redacção, na tradução para português:

«ANEXO

Emendas ao anexo I da MARPOL 73/78

Regra 1

Definições

.....

Regra 13F

Prevenção da poluição por hidrocarbonetos em caso de abalroamento ou encalhe

1 —
2 —
3 —

a)
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 da chaparia do fundo, medida perpendicularmente à chaparia do fundo, como se indica na fig. 1, não seja inferior à distância abaixo definida:

$h = \frac{B}{15}$ (m) ou $h = 2,0$ 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 base, como se indica na fig. 1.

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 do 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 tanques 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., pode ser localizada em qualquer ponto do interior do navio.

e)

f)

4 — a) Os tanques ou espaços do duplo fundo exigidos na alínea b) do parágrafo 3 podem ser dispensados, se a concepção do navio permitir que a pressão da carga e dos vapores que se exerce no fundo da chapa de reves-