

Ministérios das Finanças e do Plano, da Administração Interna e do Trabalho:

Portaria n.º 1358/82:

Autoriza as transferências de verbas no orçamento do Gabinete de Gestão do Fundo de Desemprego.

Ministérios das Finanças e do Plano e dos Assuntos Sociais:

Portaria n.º 1359/82:

Autoriza o Hospital de S. João a celebrar contrato para aquisição de vários aparelhos.

Ministérios das Finanças e do Plano e da Habitação, Obras Públicas e Transportes:

Portaria n.º 1360/82:

Autoriza a Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais a celebrar contrato referente à empreitada «Ministério das Finanças e do Plano — Direcção-Geral das Alfândegas — Pavimento intermédio — Remodelação de instalação eléctrica».

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS E MINISTÉRIOS DAS FINANÇAS E DO PLANO E DA AGRICULTURA, FLORESTAS E ALIMENTAÇÃO

Despacho Normativo n.º 191/83

Considerando que o contingente de pessoal da Direcção-Geral de Hidráulica e Engenharia Agrícola, fixado pelo n.º 1 do artigo 86.º do Decreto Regulamentar n.º 39-C/79, de 31 de Julho, dispõe de lugares vagos de pessoal dirigente e de chefia e de pessoal dos quadros únicos do ex-Ministério da Agricultura e Pescas que é urgente preencher;

Considerando que o preenchimento de alguns dos lugares vagos e nunca providos de dirigentes e de chefias administrativas é indispensável à manutenção das condições mínimas de funcionamento dos serviços, perante as crescentes responsabilidades que lhe têm vindo a ser impostas;

Nestes termos, determina-se, ao abrigo do n.º 1 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 165/82, de 10 de Maio, o seguinte:

É aprovada a programação de preenchimento de lugares vagos e nunca providos de director de serviços e de chefe de repartição da Direcção-Geral de Hidráulica e Engenharia Agrícola, constante do mapa anexo ao presente despacho, devendo os serviços compensar o acréscimo de encargos orçamentais no âmbito das rubricas de despesa corrente.

Presidência do Conselho de Ministros e Ministérios das Finanças e do Plano e da Agricultura, Florestas e Alimentação, 31 de Agosto de 1983. — Pelo Ministro das Finanças e do Plano, *Allpio Barrosa Pereira Dias*, Secretário de Estado do Orçamento. — O Ministro da Agricultura, Florestas e Alimentação, *Manuel José Dias Soares Costa*. — O Secretário de Estado da Administração Pública, *José San-Bento Menezes*.

MAPA ANEXO

Cargos/categorias	Lugares a prover em 1983
Director de serviços	2
Chefe de repartição	1

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Económicos

Decreto do Governo n.º 78/83

de 14 de Outubro

O Governo decreta, nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 200.º da Constituição, o seguinte:

Artigo único. É aprovado para adesão o Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974, cujos textos em inglês e a respectiva tradução para português vão anexos ao presente decreto.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 29 de Setembro de 1983. — *Mário Soares* — *Carlos Alberto da Mota Pinto* — *Jaime José Matos da Gama*.

Assinado em 4 de Outubro de 1983.

Publique-se.

O Presidente da República, **ANTÓNIO RAMALHO EANES**.

Referendado em 6 de Outubro de 1983.

O Primeiro-Ministro, *Mário Soares*.

Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974

The Parties to the present Protocol,

Being Parties to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, done at London on 1 November 1974;

Recognizing the significant contribution which can be made by the above-mentioned Convention to the promotion of the safety of ships and property at sea and the lives of persons on board;

Recognizing also the need to improve further the safety of ships, particularly tankers;

Considering that this objective may best be achieved by the conclusion of a Protocol Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974,

have agreed as follows:

ARTICLE I

General obligations

The Parties to the present Protocol undertake to give effect to the provisions of the present Protocol and the annex hereto which shall constitute an in-

tegral part of the present Protocol. Every reference to the present Protocol constitutes at the same time a reference to the annex hereto.

ARTICLE II

Application

1 — The provisions of articles II, III [other than paragraph a)], IV, VI, b), c) and d), VII and VIII of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (hereinafter referred to as «the Convention») are incorporated in the present Protocol, provided that references in those articles to the Convention and to Contracting Governments shall be taken to mean references to the present Protocol and to the Parties to the present Protocol, respectively.

2 — Any ship to which the present Protocol applies shall comply with the provisions of the Convention, subject to the modifications and additions set out in the present Protocol.

3 — With respect to the ships of non-parties to the Convention and the present Protocol, the Parties to the present Protocol shall apply the requirements of the Convention and the present Protocol as may be necessary to ensure that no more favourable treatment is given to such ships.

ARTICLE III

Communication of information

The Parties to the present Protocol undertake to communicate to, and deposit with, the secretary-general of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (hereinafter referred to as «the Organization») a list of nominated surveyors or recognized organizations which are authorized to act on their behalf in the administration of measures for safety of life at sea, for circulation to the Parties and for safety of life at sea for circulation to the Parties for information of their officers. The administration shall therefore notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the nominated surveyors or recognized organizations.

ARTICLE IV

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1 — The present Protocol shall be open for signature at the headquarters of the Organization from 1 June 1978 to 1 March 1979 and shall thereafter remain open for accession. Subject to the provisions of paragraph 3 of this article, States may become Parties to the present Protocol by:

- a) Signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
- b) Signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
- c) Accession.

2 — Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the secretary-general of the Organization.

3 — The present Protocol may be signed without reservation, ratified, accepted, approved or acceded to only by States which have signed without reservation, ratified, accepted, approved or acceded to the Convention.

ARTICLE V

Entry into force

1 — The present Protocol shall enter into force 6 months after the date on which not less than 15 States, the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant shipping, have become Parties to it in accordance with article IV of the present Protocol, provided however that the present Protocol shall not enter into force before the Convention has entered into force.

2 — Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the date on which the present Protocol enters into force shall take effect 3 months after the date of deposit.

3 — After the date on which an amendment to the present Protocol is deemed to have been accepted under article VIII of the Convention, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the present Protocol as amended.

ARTICLE VI

Denunciation

1 — The present Protocol may be denounced by any Party at any time after the expiry of 5 years from the date on which the present Protocol enters into force for that Party.

2 — Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument of denunciation with the secretary-general of the Organization.

3 — A denunciation shall take effect 1 year, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its receipt by the secretary-general of the Organization.

4 — A denunciation of the Convention by a Party shall be deemed to be a denunciation of the present Protocol by that Party.

ARTICLE VII

Depositary

1 — The present Protocol shall be deposited with the secretary-general of the Organization (hereinafter referred to as «the Depositary»).

2 — The Depositary shall:

- a) Inform all States which have signed the present Protocol or acceded thereto of:
 - i) Each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;
 - ii) The date of entry into force of the present Protocol;
 - iii) The deposit of any instrument of denunciation of the present Protocol

together with the date on which it was received and the date on which the denunciation takes effect;

- b) Transmit certified true copies of the present Protocol to all States which have signed the present Protocol or acceded thereto.

3— As soon as the present Protocol enters into force, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Depository to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with article 102 of the Charter of the United Nations.

ARTICLE VIII

Languages

The present Protocol is established in a single original in the Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic. Official translations in the Arabic, German and Italian languages shall be prepared and deposited with the signed original.

In witness whereof the undersigned being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Protocol.

Done at London this 17th day of February 1978.

ANNEX

Modifications and Additions to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974

CHAPTER I

General provisions

PART A

Application, definitions, etc.

Regulation 2

Definitions

The following paragraph is added to the existing text:

- n) "Age of a ship" means the elapsed period of time determined from the year of build as indicated on the ship's registry papers.

PART B

Surveys and certificates

Regulation 6

Inspection and survey

The existing text of regulation 6 is replaced by the following:

- a) The inspection and survey of ships, so far as regards the enforcement of the provisions of the present regulations and the granting of

exemptions therefrom, shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the inspections and surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it.

b) The Administration shall institute arrangements for unscheduled inspections to be carried out during the period of validity of the certificate. Such inspections shall ensure that the ship and its equipment remain in all respects satisfactory for the service for which the ship is intended. These inspections may be carried out by the Administration's own inspection services, or by nominated surveyors, or by recognized organizations, or by other Parties upon request of the Administration. Where the Administration, under the provisions of regulations 8 and 10 of this chapter, establishes mandatory annual surveys, the above unscheduled inspections shall not be obligatory.

c) An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct inspections and surveys as set forth in paragraphs a) and b) of this regulation shall as a minimum empower any nominated surveyor or recognized organization to:

- i) Require repairs to a ship; and
- ii) Carry out inspections and surveys if requested by the appropriate authorities of a Port State.

The Administration shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to nominated surveyors or recognized organizations.

d) When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the certificate or is such that the ship is not fit to proceed to sea without danger to the ship, or persons on board, such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken the relevant certificate should be withdrawn and the Administration shall be notified immediately; and, if the ship is in the port of another Party, the appropriate authorities of the Port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or recognized organization has notified the appropriate authorities of the Port State, the Government of the Port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this regulation. When applicable, the Government of the Port State concerned shall ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea, or leave port for the purpose of proceeding to the appropriate repair yard, without danger to the ship or persons on board.

e) In every case, the Administration shall fully guarantee the completeness and efficiency of the inspection and survey, and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

Regulation 7

Surveys of passenger ships

The existing text of paragraph *b)*, *iii)*, is replaced by the following:

- b)*
- iii)* A survey either general or partial, according to the circumstances, shall be made after a repair resulting from investigations prescribed in regulation 11 of chapter, or whenever any important repairs or renewals are made. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory, and that the ship complies in all respects with the provisions of the Convention and the present Protocol and of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force, and of the laws, decrees, orders and regulations promulgated as a result thereof by the Administration.

Regulation 8

Surveys of life saving appliances and other equipment of cargo ships

The existing text of regulation 8 is replaced by the following:

- a)* The life-saving appliances, except a radiotelegraph installation in a motor lifeboat or a portable radio apparatus for survival craft, the echosounding device, the gyro-compass, the fire-extinguishing appliances and the inert gas system of cargo ships to which chapters II-1, II-2, III and V of the Convention and the present Protocol apply, shall be subject to initial and subsequent surveys as prescribed for passenger ships in regulation 7 of chapter I of the Convention and the present Protocol with the substitution of 24 months for 12 months in subparagraph *a)*, *ii)*, of that regulation. The fire control plans in new ships and the pilot ladders, mechanical pilot hoists, lights, shapes and means of making sound signals carried by new and existing ships shall be included in the surveys for the purpose of ensuring that they comply fully with the requirements of the Convention and the present Protocol and, where applicable, the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force.
- b)* Intermediate surveys shall be made for tankers of 10 years of age and over, within 3 months before or after the anniversary date of the cargo ship safety equipment certificate, to ensure that equipment specified in paragraph *a)* of this regulation has been maintained in accordance with regulation 11 of this chapter and

that it is in good working condition. Such intermediate surveys shall be endorsed on the cargo ship safety equipment certificate issued in accordance with regulation 12, *a)*, *iii)*, of chapter I of the Convention.

Regulation 10

Surveys of hull, machinery and equipment of cargo ships

The existing text of regulation 10 is replaced by the following:

a) The hull, machinery and equipment (other than items in respect of which cargo ship safety equipment certificates, cargo ship safety radiotelegraphy certificates or cargo ship radiotelephony certificates are issued) of a cargo ship shall be surveyed on completion and thereafter in such a manner as the Administration may consider necessary in order to ensure that their condition is in all respects satisfactory and at the following intervals:

- i)* At intervals specified by the Administration but not exceeding 5 years (periodical surveys);
- ii)* In addition to such periodical surveys a tanker of 10 years of age and over shall undergo a minimum of one intermediate survey during the period of validity of its cargo ship safety construction certificate. In cases where only one such intermediate survey is carried out in any one certificate validity period, it shall be held not before 6 months prior to, nor later than 6 months after, the half-way date of the certificate's period of validity.

b) The initial and periodical survey shall be such as to ensure that the arrangements, material and scantlings of the structure, boilers and other pressure vessels, their appurtenances, main and auxiliary machinery including steering gear and associated control systems, electrical installation and other equipment are in all respects satisfactory for the service for which the ship is intended. Such surveys shall, in the case of tankers, also include inspection of the outside of the ship's bottom, pump rooms, cargo and bunker piping systems, vent piping, pressure vacuum valves and flame screens.

c) The intermediate survey of tankers of 10 years of age and over shall include inspection of steering gear equipment and associated control systems, pump rooms, cargo and bunker piping systems on deck and in pump rooms, vent piping, pressure vacuum valves and flame screens, the electrical installations in dangerous zones, and the outside of the ship's bottom. In addition to the visual inspection of the electrical installation, the insulation resistance of the electrical equipment in dangerous zones is to be tested. If, upon examination, there should be any doubt as to

the condition of the piping, extra measures, such as pressure tests and thickness determination, shall be taken as necessary. Such intermediate surveys shall be endorsed on the cargo ship safety construction certificate issued in accordance with regulation 12, *a*), *ii*), of chapter 1 of the Convention.

d) A survey, either general or partial according to the circumstances, shall be made when required after an investigation prescribed in regulation 11 of this chapter, or whenever any important repairs or renewals are made. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory, and that the ship is fit to proceed to sea without danger to the ship or persons on board.

Regulation 11

Maintenance of conditions after survey

The existing text of regulation 11 is replaced by the following:

a) The condition of the ship and its equipment shall be maintained to conform with the provisions of the Convention and the present Protocol to ensure that the ship in all respects will remain fit to proceed to sea without danger to the ship or persons on board.

b) After any survey of the ship under regulations 6, 7, 8, 9 or 10 of chapter 1 of the Convention and the present Protocol has been completed, no change shall be made in the structural arrangement, machinery, equipment and other items covered by the survey, without the sanction of the Administration.

c) Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered, either of which affects the safety of the ship or the efficiency or completeness of its life-saving appliances or other equipment, the master or owner of the ship shall report at the earliest opportunity to the Administration, the nominated surveyor or recognized organization responsible for issuing the relevant certificate, who shall cause investigations to be initiated to determine whether a survey, as required by regulations 6, 7, 8, 9 or 10 of chapter 1 of the Convention and the present Protocol, is necessary. If the ship is in a port of another Party, the master or owner shall also report immediately to the appropriate authorities of the Port State and the nominated surveyor or recognized organization shall ascertain that such a report has been made.

Regulation 14

Duration and validity of certificates

The existing text of regulation 14 is replaced by the following:

a) Certificates other than the cargo ship safety construction certificate, the cargo ship safety

equipment certificate and any exemption certificate shall be issued for a period not exceeding 12 months. The cargo ship safety construction certificate shall be issued for a period not exceeding 5 years. The cargo ship safety equipment certificate shall be issued for a period not exceeding 24 months. Exemption: Certificates shall not be valid for longer than the period of the certificates to which they refer.

b) No extension of the 5 year period of validity of the cargo ship safety construction certificate shall be permitted.

c) If a survey takes place within 2 months before the end of the period for which a cargo ship safety radiotelegraph certificate or a cargo ship safety radiotelephony certificate issued in respect of cargo ships of 300 tAB and upwards, but less than 500 tAB, was originally issued, that certificate may be withdrawn, and a new certificate may be issued which shall expire 12 months after the end of the said period.

d) If the ship at the time when a certificate, other than that referred to in paragraph *b*) of this regulation, expires is not in a port of the country in which it is registered or is to be surveyed, the Administration may extend the certificate, but such extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the country in which it is registered or is to be surveyed, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so.

e) No certificate shall be extended under the provisions of paragraph *d*) of this regulation for a longer period than 5 months, and a ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the country in which it is registered or the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port or country without having obtained a new certificate.

f) A certificate, other than that referred to in paragraph *b*) of this regulation, which has not been extended under the foregoing provisions of this regulation, may be extended by the Administration for a period of grace up to 1 month from the date of expiry stated on it.

g) A certificate shall cease to be valid:

i) If the inspections and surveys are not carried out within the periods specified under regulations 7, *a*), 8, 9 and 10, *a*), of chapter 1 of the Convention and the present Protocol or as they may have been extended in accordance with paragraphs *d*), *e*) or *f*) of this regulation; or

ii) Upon transfer of the ship to the flag of another Government. A new certificate shall only be issued when the Government issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of regulation 11, *a*) and *b*), of this chapter. In the case of a transfer between Parties, if requested within 3 months after

the transfer has taken place, the Government of the Party, whose flag the ship was formerly entitled to fly, shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the certificates carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports.

Regulation 19

Control

The existing text of regulation 19 is replaced by the following:

a) Every ship when in a port of another Party is subject to control by officers duly authorized by such Government in so far as this control is directed towards verifying that the certificates issued under regulation 12 or regulation 13 of chapter I of the Convention are valid.

b) Such certificates, if valid, shall be accepted unless there are clear grounds for believing that the condition of the ship or of its equipment does not correspond substantially with the particulars of any of the certificates or that the ship and its equipment are not in compliance with the provisions of regulation 11, *a)* and *b)*, of this chapter.

c) In the circumstances given in paragraph *b)* of this regulation or where a certificate has expired or ceased to be valid, the officer carrying out the control shall take steps to ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea or leave the port for the purpose of proceeding to the appropriate repair yard without danger to the ship or persons on board.

d) In the event of this control giving rise to an intervention of any kind, the officer carrying out the control shall forthwith inform, in writing, the consul or, in his absence, the nearest diplomatic representative of the state whose flag the ship is entitled to fly of all the circumstances in which intervention was deemed necessary. In addition, nominated surveyors or recognized organizations responsible for the issue of the certificates shall also be notified. The facts concerning the intervention shall be reported to the Organization.

e) The Port State authority concerned shall notify all relevant information about the ship to the authorities of the next port of call, in addition to parties mentioned in paragraph *d)* of this regulation, if it is unable to take action as specified in paragraphs *c)* and *d)* of this regulation or if the ship has been allowed to proceed to the next port of call.

f) When exercising control under this regulation all possible efforts shall be made to avoid a ship being unduly detained or delayed. If a ship is thereby unduly detained or delayed, it shall be entitled to compensation for any loss or damage suffered.

CHAPTER II-1

Construction — Subdivision and stability, machinery and electrical installations

PART A

General

Regulation 1

Application

The following sub-paragraphs are added to the existing text of paragraph *b)*:

b)

iii) Notwithstanding the provisions of sub-paragraph *ii)* of this paragraph and sub-paragraph *a)*, *iii)*, of this regulation, for the purposes of paragraph *d)* of regulation 29 of this chapter, a new tanker means a tanker:

- 1) For which the building contract is placed after 1 June 1979; or
- 2) In the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction after 1 January 1980; or
- 3) The delivery of which is after 1 June 1982; or
- 4) Which has undergone an alteration or modification of a major character:

a) For which the contract is placed after 1 June 1979; or

b) In the absence of a contract, the construction work of which is begun after 1 January 1980; or

c) Which is completed after 1 June 1982.

iv) For the purposes of paragraph *d)* of regulation 29 of this chapter, an existing tanker is a tanker which is not a new tanker as defined in sub-paragraph *iii)* of this paragraph.

v) For the purposes of sub-paragraph *iii)* of this paragraph, conversion of an existing tanker of 20 000 m/tdw and upwards to meet the requirements of the present Protocol or the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, shall not be deemed to constitute an alteration or modification of a major character.

Regulation 2

Definitions

The following paragraphs are added to the existing text:

k) The remote steering gear control system is the means by which required rudder movements are transmitted from the navigating bridge to the steering gear power unit controls.

l) The main steering gear is the machinery, the steering gear power units, if any, and ancillary equipment and the means of applying torque to the rudder stock (c.g. tiller or quadrant) necessary for effecting movement of the rudder for the purpose of steering the ship under normal service conditions.

m) The steering gear power unit is:

i) In the case of electric steering gear, an electric motor and its associated electrical equipment;

ii) In the case of electro-hydraulic steering gear, an electric motor and its associated electrical equipment and connected pump;

iii) In the case of other hydraulic steering gear, a driving engine and connected pump.

n) The auxiliary steering gear is that equipment which is provided for effecting movement of the rudder for the purpose of steering the ship in the event of failure of the main steering gear.

PART C

Machinery and electrical installations

Regulation 29

Steering gear

The following paragraph is added to the existing text:

d) Tankers only:

i) The following shall apply to every new tanker of 10 000 tAB and upwards and, not later than 2 years from the date of entry into force of the present Protocol, to every existing tanker of 10 000 tAB and upwards:

1) 2 remote steering gear control systems shall be provided, each of which shall be operable separately from the navigating bridge. This does not require duplication of the steering wheel or steering lever. In the event of failure of the remote steering gear control system in operation, the other system shall be capable of being brought into immediate operation from a position on the navigating bridge. Each remote steering gear control

system, if electric, shall be served by its own separate circuit supplied from the steering gear power circuit from a point within the steering gear compartment. In the event of failure of electrical power supply to a remote steering gear control system an alarm shall be given on the navigating bridge. The alarms required in this sub-paragraph shall be both audible and visual and situated in a position on the navigating bridge where they can be readily observed;

2) Control of the main steering gear shall also be provided in the steering gear compartment;

3) Means shall be provided in the steering gear compartment to disconnect the remote steering gear control system from the power circuit;

4) A means of communication shall be provided between the navigating bridge and the steering gear compartment;

5) The exact angular position of the rudder shall be indicated on the navigating bridge. The rudder angle indication shall be independent of the remote steering gear control system; and

6) The angular position of the rudder shall be recognizable in the steering gear compartment.

ii) In every new tanker of 10 000 tAB and upwards, in addition to the requirements of paragraph *d)* and sub-paragraph *d), i), 2)*, of this regulation, the following shall apply:

1) The main steering gear shall comprise 2 or more identical power units and it shall be capable of operation the rudder as required by sub-paragraph *d), ii), 2)*, of this regulation while operating with 1 or more power units. As far as reasonable and practicable, the main steering gear shall be so arranged that a single failure in its piping or in one of the power units will not impair the integrity of the remaining part of the steering gear. All mechanical couplings which are part of the steering gear and the mechanical connexion with any remote steering gear control system, if any, shall be of sound and

reliable construction to the satisfaction of the Administration;

- 2) The main steering gear shall, with the ship at its deepest sea-going draught, be capable of putting the rudder over from 35° on one side to 35° on the other side with the ship running ahead at maximum service speed. The rudder shall be capable of being put over from 35° on either side to 30° on the other side in not more than 28", under the same conditions;
- 3) The main steering gear shall be operated by power where necessary to fulfil the requirements of sub-paragraph *d)*, *ii)*, 2), of this regulation;
- 4) The main steering gear power units shall be arranged to start automatically when power is restored after a power failure;
- 5) In the event of failure of any of the steering gear power units an alarm shall be given on the navigating bridge. Every steering gear power unit shall be capable of being brought into operation either automatically or manually from a position on the navigating bridge; and
- 6) An alternative power supply, at least sufficient to supply a steering gear power unit so as to enable it to move the rudder as specified below, and also to supply its associated remote steering gear control system and rudder angle indicator, shall be provided, automatically, within 45", either from the emergency source of electrical power, or from another independent source of power located in the steering gear compartment. This independent source of power shall be used only for this purpose and shall have a capacity sufficient for half an hour of continuous operation. The steering gear power unit, when being supplied by the alternative power supply, shall at least be capable of putting the rudder over from 15° on one side to 15° on the other side in not more than 60" with the ship at its deepest sea-going draught while running at one half of its maxi-

imum service speed ahead or 7 knots, whichever is the greater.

CHAPTER II-2

Construction — Fire protection, fire detection and fire extinction

PART A

General

Regulation 1

Application

The following sub-paragraphs are added to the existing text of paragraph *a)*:

- a)*
- iv)* Notwithstanding the provisions of sub-paragraphs *ii)* and *iii)* of this paragraph, for the purposes of paragraph *a)*, *ii)*, of regulation 55 and of regulation 60 of this chapter, a new tanker means a tanker:
 - 1) For which the building contract is placed after 1 June 1979; or
 - 2) In the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction after 1 January 1980; or
 - 3) The delivery of which is after 1 June 1982; or
 - 4) Which has undergone an alteration or modification of a major character:
 - a)* For which the contract is placed after 1 June 1979; or
 - b)* In the absence of a contract, the construction work of which is begun after 1 January 1980; or
 - c)* Which is completed after 1 June 1982.
- v)* For the purposes of paragraph *a)*, *ii)*, of regulation 55 and of regulation 60 of this chapter, an existing tanker is a tanker which is not a new tanker as defined in sub-paragraph *iv)* of this paragraph.
- vi)* For the purposes of sub-paragraph *iv)* of this paragraph, conversion of an existing tanker of 20 000 tdw and upwards to meet the requirements of the present Protocol or the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution

from Ships, 1973, shall not be deemed to constitute an alteration or modification of a major character.

Regulation 3

Definitions

The existing text of paragraph v) is replaced by the following:

v) «Lightweight» means the displacement of a ship in metric tons without cargo, fuel, lubricating oil, ballast water, fresh water and feed water in tanks, consumable stores, and passengers and crew and their effects.

The following paragraph is added to the existing text:

x) «Crude oil» means any oil occurring naturally in the earth whether or not treated to render it suitable for transportation and includes:

- i) Crude oil from which certain distillate fractions may have been removed; and
- ii) Crude oil to which certain distillate fractions may have been added.

PART E

Fire safety measures for tankers

Regulation 55

Application

The existing text of this regulation is replaced by the following:

- a) Unless expressly provided otherwise:
 - i) This Part shall apply to all new tankers carrying crude oil and petroleum products having a flashpoint not exceeding 60° C (140° F) (closed cup test) as determined by an approved flashpoint apparatus and a Reid vapour pressure which is below atmospheric pressure and other liquid products having a similar fire hazard; and
 - ii) In addition, all ships covered by this Part shall comply with the requirements of regulations 52, 53 and 54 of chapter II-2 of the Convention except that fixed gas fire extinguishing systems for cargo spaces shall not be used for new tankers and for those existing tankers complying with regulation 60 of this chapter. For existing tankers not required to comply with regulation 60, the Administration, in applying the requirements of paragraph f) of regulation 52, may accept a froth system capable of discharging froth internally or externally to the tanks. The details of the installation shall be to the satisfaction of the Administration.

b) Where cargoes other than those referred to in sub-paragraph a), i), of this regulation which introduce additional fire hazards are intended to be carried additional safety measures shall be required to the satisfaction of the Administration.

c) Combination carriers shall not carry solid cargoes unless all cargo tanks are empty of oil and gas freed or unless, in each case, the Administration is satisfied with the arrangements provided.

Regulation 60

Cargo tank protection

The existing text of this regulation is replaced by the following:

a) For new tankers of 20 000 tdw and upwards, the protection of the cargo tanks deck area and cargo tanks shall be achieved by a fixed deck froth system and a fixed inert gas system in accordance with the requirements of regulations 61 and 62 of chapter II-2 of the Convention except that in lieu of the above installations; the Administration, after having given consideration to the ship's arrangement and equipment, may accept other combinations of fixed installations if they afford protection equivalent to the above, in accordance with regulation 5 of chapter I of the Convention.

b) To be considered equivalent, the system proposed in lieu of the deck froth system shall:

- i) Be capable of extinguishing spill fires and also preclude ignition of spilled oil not yet ignited; and
- ii) Be capable of combating fires in ruptured tanks.

c) To be considered equivalent, the system proposed in lieu of the fixed inert gas system shall:

- i) Be capable of preventing dangerous accumulations of explosive mixtures in intact cargo tanks during normal service throughout the ballast voyage and necessary in tank operations; and
- ii) Be so designed as to minimize the risk of ignition from the generation of static electricity by the system itself.

d) Any existing tanker of 20 000 tdw and upwards engaged in the trade of carrying crude oil shall be fitted with an inert gas system, complying with the requirements of paragraph a) of this regulation, not later than a date:

- i) For a tanker of 70 000 tdw and upwards, 2 years after the date of entry into force of the present Protocol; and
- ii) For a tanker of less than 70 000 tdw, 4 years after the date of entry into force of the present Protocol, except that for tankers less than 40 000 tdw not fitted with tank washing machines having an individual throughput of greater than 60 m³ per hour, the Administration may exempt existing tankers from the requirements of this paragraph, if it would be unreasonable and impractica-

ble to apply these requirements, taking into account the ship's design characteristics.

e) Any existing tanker of 40 000 tdw and upwards engaged in the trade of carrying oil other than crude oil and any such tanker of 20 000 tdw and upwards engaged in the trade of carrying oil other than crude oil fitted with tank washing machines having an individual throughput of greater than 60 m³ per hour shall be fitted with an inert gas system, complying with the requirements of paragraph *a)* of this regulation, not later than a date:

- i)* For a tanker of 70 000 tdw and upwards, 2 years after the date of entry into force of the present Protocol; and
- ii)* For a tanker of less than 70 000 tdw, 4 years after date of entry into force of the present Protocol.

f) Any tanker operating with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing shall be fitted with an inert gas system complying with the requirements of regulation 62 of chapter II-2 of the Convention and with fixed tank washing machines.

g) All tankers fitted with a fixed inert gas system shall be provided with a closed ullage system.

h) Any new tanker of 2000 tAB and upwards not covered by paragraph *a)* of this regulation shall be provided with a froth system capable of discharging froth internally or externally to the tanks. The details of such installation shall be to the satisfaction of the Administration.

CHAPTER V

Safety of navigation

Regulation 12

Shipborne navigational equipment

The existing text of paragraph *a)* is replaced by the following:

a) All ships of 1600 tAB and upwards but less than 10 000 tAB shall be fitted with at least 1 radar. All ships of 10 000 tAB and upwards shall be fitted with at least 2 radars, each capable of operating independently of the other. All radars fitted in compliance with this regulation shall be of a type approved by the Administration and shall conform to operational standards not inferior to those adopted by the Organization. Facilities for plotting radar readings shall be provided on the bridge in those ships.

Regulation 19

Use of the automatic pilot

The following paragraph is added to the existing text:

d) The manual steering shall be tested after prolonged use of the automatic pilot and before entering areas where navigation demands special caution.

The following new regulations are added to this chapter:

Regulation 19-1

Operation of steering gear

In areas where navigation demands special caution ships shall have more than 1 steering gear power unit in operation when such units are capable of simultaneous operation.

Regulation 19-2

Steering gear — Testing and drills

a) Within 12 hours before departure, the ship's steering gear shall be checked and tested by the ship's crew. The test procedure shall include, where applicable, the operation of the following:

- i)* The main steering gear;
- ii)* The auxiliary steering gear;
- iii)* The remote steering gear control systems;
- iv)* The steering positions located on the navigating bridge;
- v)* The emergency power supply;
- vi)* The rudder angle indicators in relation to the actual position of the rudder;
- vii)* The remote steering gear control system power failure alarms; and
- viii)* The steering gear power unit failure alarms.

b) The checks and tests shall include:

- i)* The full movement of the rudder according to the required capabilities of the steering gear;
- ii)* A visual inspection of the steering gear and its connecting linkage; and
- iii)* The operation of the means of communication between the navigating bridge and steering gear compartment.

c)

- i)* Simple operating instructions with a block diagram showing the change-over procedures for remote steering gear control systems and steering gear power units shall be permanently displayed on the navigating bridge and in the steering gear compartment;
- ii)* All officers concerned with the operation and or maintenance of steering gear shall be familiar with the operation of the steering systems fitted on the ship and with the procedures for changing from one system to another.

d) In addition to the routine checks and tests prescribed in paragraphs *a)* and *b)* of this regulation, emergency steering drills shall take place at least once every 3 months in order to practise emergency steering procedures. These drills shall include direct control from within the steering gear compartment, the communications procedure with the navigating bridge and, where applicable, the operation of alternative power supplies.

e) The Administration may waive the requirement to carry out the checks and tests prescribed in paragraphs a) and b) of this regulation for ships which regularly ply on voyages of short duration. Such ships shall carry out these checks and tests at least once every week.

f) The date upon which the checks and tests prescribed in paragraphs a) and b) of this regulation are carried out and the date and details of emergency steering drills carried out under paragraph d) of this regulation shall be recorded in the log book as may be prescribed by the Administration.

APPENDIX

Form of safety construction certificate for cargo ships

The following form of supplement is added to the existing form:

Supplement to the cargo ship safety construction certificate

(Official seal)

(Country)

Issued under the provisions of the

Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974

Name of ship	Distinctive number or letters	Port of registry	Deadweight of ship (metric tons)	Year of build

Type of ship:

- Tanker engaged in the trade of carrying crude oil *.
- Tanker engaged in the trade of carrying oil other than crude oil *.
- Tanker engaged in the trade of carrying crude/other oil *.
- Cargo ship other than a tanker engaged in the trade of carrying oil *.

Date of contract for building or alteration or modification of a major character ...

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or on which an alteration or modification of a major character was commenced ...

Date of delivery or completion of an alteration or modification of a major character ...

* Delete as appropriate.

This supplement shall be permanently attached to the cargo ship safety construction certificate.

This is to certify:

That the ship has been surveyed in accordance with regulation 10 of chapter I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974; and

That the survey showed that the condition of the hull, machinery and equipment as defined in the above regulation was in all respects satisfactory and that the ship complied with the requirements of that Protocol.

This certificate is valid until...subject to intermediate survey(s) at intervals of ...

Issued at ...

(Place of issue of certificate.)

... 19 ...

(Signature of duly authorized official issuing the certificate.)

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate.)

Intermediate survey

This is to certify that at an intermediate survey required by regulation 10 of chapter I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, this ship was found to comply with the relevant provisions of that Protocol.

Signed ...

(Signature of duly authorized official.)

Place ...

Date ...

Next intermediate survey due ...

(Seal or stamp of the authority, as appropriate.)

Signed ...

(Signature of duly authorized official.)

Place ...

Date ...

Next intermediate survey due ...

(Seal or stamp of the authority, as appropriate.)

Signed ...

(Signature of duly authorized official.)

Place ...

Date ...

Next intermediate survey due ...

(Seal or stamp of the authority, as appropriate.)

Signed ...

(Signature of duly authorized official.)

Place ...

Date ...

(Seal or stamp of the authority, as appropriate.)

Form of safety equipment certificate for cargo ships

The following form of supplement is added to the existing form:

Supplement to the cargo ship safety equipment certificate

(Official seal)

(Country)

Issued under the provisions of the

Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974

Name of ship	Distinctive number or letters	Port of registry	Deadweight of ship (metric tons)	Year of build

Type of ship:

- Tanker engaged in the trade of carrying crude oil *.
- Tanker engaged in the trade of carrying oil other than crude oil *.

Tanker engaged in the trade of carrying crude/other oil *.
Cargo ship other than a tanker engaged in the trade of carrying oil *.

Date of contract for building or alteration or modification of a major character ...

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or on which an alteration or modification of a major character was commenced ...

Date of delivery or completion of an alteration or modification of a major character ...

Delete as appropriate.

This supplement shall be permanently attached to the cargo ship safety equipment certificate.

This is to certify:

That the ship has been surveyed in accordance with regulation 8 of chapter 1 of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974; and

That the survey showed that the condition of the safety equipment as defined in the above regulation was in all respects satisfactory and that the ship complied with requirements of that Protocol.

This certificate is valid until ... subject to intermediate survey(s) at intervals of ...

Issued at ...

(Place of issue of certificate.)

... 19 ...

(Signature of duly authorized official issuing the certificate.)

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate.)

Intermediate survey

This is to certify that at an intermediate survey required by regulation 8 of chapter 1 of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, the ship was found to comply with the relevant provisions of that Protocol.

Signed ...

(Signature of duly authorized official.)

Place ...

Date ...

Next intermediate survey due ...

(Seal or stamp of the authority, as appropriate.)

Signed ...

(Signature of duly authorized official.)

Place ...

Date ...

(Seal or stamp of the authority, as appropriate.)

Under the provisions of regulation 14 of chapter 1 of the Protocol the validity of this certificate is extended until

Signed ...

(Signature of duly authorized official.)

Place ...

Date ...

(Seal or stamp of the authority, as appropriate.)

Protocolo de 1978 Relativo à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974

As Partes do presente Protocolo,

Sendo Partes da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974,

elaborada em Londres em 1 de Novembro de 1974;

Reconhecendo o importante contributo que pode ser dado pela Convenção acima mencionada na promoção da segurança dos navios e outros bens no mar e das vidas das pessoas embarcadas;

Reconhecendo também a necessidade de aperfeiçoar a segurança dos navios, particularmente a dos navios-tanques;

Considerando que este objectivo pode ser melhor alcançado com a conclusão de um Protocolo Relativo à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974,

acordaram no seguinte:

ARTIGO I

Obrigações gerais

As Partes do presente Protocolo comprometem-se a dar cumprimento às prescrições do presente Protocolo e seu anexo, o qual constitui uma parte integrante do presente Protocolo. Qualquer referência ao presente Protocolo constitui ao mesmo tempo uma referência ao seu anexo.

ARTIGO II

Aplicação

1 — As prescrições dos artigos II, III [excepto parágrafo a)], IV, VI, b), c) e d), VII e VIII da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974 (daqui em diante referida como «a Convenção») estão incluídas no presente Protocolo, desde que as referências naqueles artigos à Convenção e aos Governos contratantes sejam tomadas como referências ao presente Protocolo e às Partes do presente Protocolo, respectivamente.

2 — Qualquer navio a que o presente Protocolo se aplique deve cumprir com as prescrições da Convenção, alteradas pelas modificações e adições contidas no presente Protocolo.

3 — Relativamente aos navios das Partes não contratantes da Convenção e do presente Protocolo, as Partes do presente Protocolo devem aplicar os requisitos da Convenção e do presente Protocolo, na medida do necessário, para assegurar que tais navios não beneficiem de tratamento mais favorável.

ARTIGO III

Comunicação de informações

As Partes do presente Protocolo comprometem-se a comunicar e a depositar junto do secretário-geral da Organização Marítima Consultiva Intergovernamental, (daqui em diante referida como «a Organização») uma lista dos peritos designados ou organizações reconhecidas, que estão autorizadas a actuar em seu nome na aplicação das medidas para a salvaguarda da vida humana no mar, para circulação pelas Partes e conhecimento dos seus funcionários. A Administração, portanto, deve notificar a Organização das responsabilidades específicas e condições da autoridade delegada nos peritos designados ou organizações reconhecidas.

ARTIGO IV

Assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e adesão

1 — O presente Protocolo está aberto para assinatura na sede da Organização de 1 de Junho de 1978 até 1 de Março de 1979, e em seguida manter-se-á aberto à adesão. Sujeitos às prescrições do parágrafo 3 deste artigo, os Estados podem tornar-se Partes do presente Protocolo por:

- a) Assinatura sem reserva quanto a ratificação, aceitação ou aprovação; ou
- b) Assinatura sujeita a ratificação, aceitação ou aprovação, seguida de ratificação, aceitação ou aprovação; ou
- c) Adesão.

2 — A ratificação, aceitação, aprovação ou adesão efectua-se pelo depósito de um instrumento apropriado junto do secretário-geral da Organização.

3 — A assinatura sem reserva, ratificação, aceitação, aprovação ou adesão do presente Protocolo só pode ser efectuada pelos Estados que tenham assinado sem reserva, ratificado, aceite, aprovado ou aderido à Convenção.

ARTIGO V

Entrada em vigor

1 — O presente Protocolo entra em vigor 6 meses após a data na qual não menos de 15 Estados, cujas frotas mercantes somadas constituam pelo menos 50% da tonelagem bruta da frota mercante mundial, se tenham tornado Partes dele de acordo com o artigo IV do presente Protocolo, estipulando-se, contudo, que o presente Protocolo não entrará em vigor antes da Convenção.

2 — Qualquer instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, depositado depois da data do presente Protocolo entrar em vigor, produz efeito 3 meses depois da data do depósito.

3. Qualquer instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão depositado depois da data em que uma alteração ao presente Protocolo é considerada ter sido aceite, de acordo com o artigo VIII da Convenção, aplica-se ao Protocolo na sua forma modificada.

ARTIGO VI

Denúncia

1 — O presente Protocolo pode ser denunciado por qualquer Parte em qualquer momento após expirados 5 anos depois da data em que o presente Protocolo entrou em vigor para essa Parte.

2 — A denúncia é efectuada por depósito de um instrumento de denúncia junto do Secretário-Geral da Organização.

3 — A denúncia produz efeito um ano após a recepção do instrumento de denúncia pelo Secretário-Geral da Organização, a não ser que nele se especifique um período mais longo.

4 — A denúncia da Convenção por uma Parte é considerada como uma denúncia do presente Protocolo por essa Parte.

ARTIGO VII

Depositário

1 — O presente Protocolo deve ser depositado junto do Secretário-Geral da Organização (daqui em diante referido como «o Depositário»).

2 — O Depositário:

- a) Informará todos os Estados que assinaram o presente Protocolo, ou a ele aderiram, de:
 - i) Cada nova assinatura ou depósito de um instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, bem como da respectiva data;
 - ii) A data de entrada em vigor do presente Protocolo;
 - iii) O depósito de qualquer instrumento de denúncia do presente Protocolo, bem como a data na qual foi recebido e a data em que a denúncia se torna efectiva;
- b) Transmitirá cópias autenticadas e certificadas do presente Protocolo a todos os Estados que assinaram o presente Protocolo ou a ele aderiram.

3 — Logo que o presente Protocolo entre em vigor, uma cópia autenticada e certificada do mesmo é transmitida pelo Depositário ao Secretariado das Nações Unidas para registo e publicação, de acordo com o artigo 102.º da Carta das Nações Unidas.

ARTIGO VIII

Línguas

O presente Protocolo está redigido num original único em chinês, espanhol, francês, inglês e russo, sendo cada texto igualmente autêntico. Serão preparadas traduções oficiais em alemão, árabe e italiano, as quais serão depositadas juntamente com o original assinado.

Em testemunho do que os abaixo assinados, devidamente autorizados para este efeito pelos seus Governos, assinaram o presente Protocolo.

Feito em Londres no dia 17 de Fevereiro de 1978.

ANEXO

Modificações e adições à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974

CAPÍTULO I

Disposições gerais

PARTE A

Aplicação, definições, etc.

Regra 2

Definições

O parágrafo seguinte é acrescentado ao texto existente:

- n) «Idade de um navio» significa o período de tempo decorrido desde o ano de construção que consta nos documentos de registo.

PARTE B

Vistorias e certificados

Regra 6

Inspeção e vistoria

O texto existente da regra 6 é substituído pelo seguinte:

a) A inspeção e vistoria dos navios, no que respeita à execução das prescrições das presentes regras e à concessão de isenções, devem ser efectuadas por funcionários da Administração. A Administração pode, contudo, delegar as inspecções e vistorias quer em peritos nomeados para esse fim, quer em organizações por ela reconhecidas.

b) A Administração deve instituir sistemas de inspecções não programadas a levar a efeito durante o período de validade do certificado. Tais inspecções devem assegurar que o navio e o seu equipamento estão em condições satisfatórias para o serviço a que o navio é destinado. Estas inspecções podem ser feitas pelos seus próprios serviços de inspecção, ou por peritos nomeados, ou por organizações reconhecidas ou ainda por outras Partes a pedido da Administração. Quando a Administração, de acordo com o previsto nas regras 8 e 10 deste capítulo, impõe vistorias anuais obrigatórias, as inspecções não programadas acima indicadas não devem ser obrigatórias.

c) A Administração que nomeie peritos ou reconheça organizações para efectuar inspecções e vistorias de acordo com os parágrafos a) e b) desta regra deve dar, como mínimo, poder ao perito nomeado ou organização reconhecida para:

- i) Exigir reparações ao navio; e
- ii) Efectuar as inspecções e vistorias, se requeridas pelas autoridades competentes do Estado do porto onde o navio se encontra.

A Administração deve notificar a Organização das responsabilidades específicas e condições de delegação da autoridade nos peritos nomeados ou organizações reconhecidas.

d) Quando um perito nomeado ou organização reconhecida verifica que as condições do navio ou do seu equipamento não correspondem essencialmente aos pormenores do certificado ou são tais que o navio não está em condições de sair para o mar, sem perigo para o navio ou pessoas embarcadas, tal perito ou organização deve assegurar-se imediatamente de que são tomadas medidas correctivas e deve notificar a Administração sem demora. Se tais medidas correctivas não forem tomadas, o certificado respectivo deve ser retirado e a Administração imediatamente notificada; e, se o navio está no porto de outra Parte, as autoridades competentes do país desse porto devem ser também notificadas imediatamente. Quando um funcionário da Administração, um perito nomeado ou uma organização reconhecida tenha notificado as autoridades competentes do país do porto, o Governo do país do respectivo porto deve

dar a tal funcionário, perito ou organização toda a assistência necessária para desempenhar as suas funções de acordo com esta regra. Quando necessário, o Governo do país do porto deve assegurar que o navio não saia para o mar até estar em condições de iniciar a viagem ou deixar o porto com o fim de demandar um estaleiro para proceder à reparação apropriada, sem perigo para o navio ou pessoas embarcadas.

e) Em qualquer caso, a Administração deve garantir que as inspecções e vistorias sejam efectuadas completa e eficientemente e deve tomar as necessárias providências para satisfazer esta obrigação.

Regra 7

Vistorias a navios de passageiros

O texto existente do parágrafo b), iii), é substituído pelo seguinte:

b)

- iii) Uma vistoria geral ou parcial, de acordo com as circunstâncias, deve ser feita depois de uma reparação resultante das investigações prescritas na regra 11 deste capítulo ou quando seja feita qualquer reparação ou substituição importante. A vistoria deve ser feita de forma a assegurar que as reparações ou substituições necessárias foram efectivamente feitas, que o material e a mão-de-obra utilizados em tais reparações ou alterações são totalmente satisfatórios e que o navio satisfaz em todos os aspectos aos requisitos da Convenção, do presente Protocolo e das Regras Internacionais para Evitar Abalroamentos no Mar, em vigor, e às leis, decretos, ordens e regulamentos promulgados pela Administração.

Regra 8

Vistorias aos meios de salvação e outro equipamento de navios de carga

O texto existente da regra 8 é substituído pelo seguinte:

- a) Com excepção das instalações radiotelegráficas das embarcações salva-vidas com motor ou dos equipamentos portáteis de radiocomunicações das embarcações e jangadas salva-vidas, os meios de salvação, a sonda acústica, a girobússula e as instalações de extinção de incêndios e de gás inerte dos navios de carga a que se aplicam os capítulos II-1, II-2, III e V da Convenção e o presente Protocolo devem ser sujeitos a vistoria inicial e vistorias subsequentes, como previsto para os navios de passageiros na regra 7 do capítulo I da Convenção e no presente Protocolo, substituindo 12 meses por 24 meses na alínea ii) do parágrafo a) dessa regra. As vistorias devem abranger os planos de combate a incêndios a bordo de navios novos, assim como escadas de pilotos, escadas mecânicas de pilotos, faróis, balões e aparelhos de

sinalização sonora, a bordo de navios novos e existentes, com o fim de se verificar se satisfazem em todos os pontos aos requisitos da Convenção e do presente Protocolo e do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, em vigor, quando aplicável.

b) Em navios-tanques de 10 ou mais anos de existência devem ser feitas vistorias intermédias anuais dentro dos 3 meses antes ou depois da data em que o certificado de segurança do equipamento para navio de carga complete 1 ano, para assegurar que os equipamentos prescritos no parágrafo a) desta regra se mantêm de acordo com a regra 11 deste capítulo e que estão em boas condições de funcionamento.

Estas vistorias intermédias devem ser registadas no verso do certificado de segurança do equipamento para navio de carga, emitido de acordo com a regra 12, a), *iii*), do capítulo 1 da Convenção.

Regra 10

Vistorias ao casco, máquinas e equipamento de navios de carga

O texto existente da regra 10 é substituído pelo seguinte:

a) O casco, as máquinas e o equipamento (além dos componentes cobertos por um certificado de segurança do equipamento para navio de carga, um certificado de segurança da radiotelegrafia para navio de carga ou um certificado de segurança radiotelefónica para navio de carga) de um navio de carga devem ser vistoriados depois do seu acabamento e seguidamente, com os intervalos de tempo julgados necessários pela Administração, de modo a garantir que o seu estado é inteiramente satisfatório, com a seguinte periodicidade:

i) Em intervalos especificados pela Administração e não superiores a 5 anos (vistorias periódicas);

ii) Adicionalmente a tais vistorias periódicas, um navio-tanque de 10 ou mais anos de existência deve ser submetido no mínimo a uma vistoria intermédia durante o período de validade do seu certificado de segurança de construção para navio de carga. Nos casos em que só seja efectuada uma vistoria intermédia durante o período de validade do certificado, ela não deve ser efectuada nem 6 meses antes nem 6 meses depois da data de metade do período da validade desse certificado.

b) As vistorias inicial e periódica devem ser executadas de forma que permitam garantir que o arranjo, materiais e escantilhões das estruturas, caldeiras e outros recipientes de pressão, seus acessórios, máquinas principal e auxiliares, incluindo máquina do leme e sistemas de controle associados, instalação eléctrica e outros equipamentos estão em condições satisfatórias para o serviço a que o navio se destina. No caso de na-

vios-tanques, tais inspecções devem incluir também inspecções ao fundo exterior do navio, casa das bombas, sistemas de encanamentos de carga e combustível, respiradouros, válvulas de vácuo e pára-chamas.

c) A vistoria intermédia dos navios-tanques de 10 ou mais anos de existência deve incluir a inspecção ao equipamento da máquina do leme e sistema de controle associados, casa das bombas, sistemas de encanamentos de carga e combustível no convés e na casa das bombas, respiradouros, válvulas de vácuo e pára-chamas, instalações eléctricas nas zonas perigosas e o fundo exterior do navio. Adicionalmente à inspecção visual da instalação eléctrica deve ser verificada a resistência de isolamento do equipamento eléctrico nas zonas perigosas. Se, em consequência do exame, existirem dúvidas no que respeita às condições dos encanamentos, devem-se tomar as medidas adicionais que se considerarem necessárias, tais como provas de pressão e determinação da espessura. Tais vistorias intermédias devem ser registadas no certificado de segurança de construção para navios de carga, emitido de acordo com a regra 12, a), *ii*), do capítulo 1 da Convenção.

d) Uma vistoria geral ou parcial, conforme as circunstâncias, deve ser feita, quando necessário, depois de uma investigação de acordo com a regra 11 deste capítulo ou quando sejam feitas reparações ou alterações importantes. A vistoria deve ser executada de tal forma que garanta que as reparações ou alterações necessárias foram efectivamente feitas, que o material e mão-de-obra de tais reparações ou alterações são totalmente satisfatórios e que o navio está apto a iniciar a viagem sem perigo para o mesmo ou para as pessoas a bordo.

Regra 11

Conservação das condições após a vistoria

O texto existente da regra 11 é substituído pelo seguinte:

a) A condição do navio e seus equipamentos deve ser mantida de acordo com os requisitos da Convenção e do presente Protocolo, a fim de garantir que o navio está em condições de segurança para sair para o mar sem perigo para o navio ou para as pessoas a bordo.

b) Depois de ter sido completada qualquer vistoria ao navio, conforme as regras 6, 7, 8, 9 ou 10 do capítulo 1 da Convenção e do presente Protocolo, nenhuma alteração pode ser feita à estrutura, máquinas, equipamento, etc., cobertos pela vistoria sem autorização da Administração.

c) Quando ocorrer um acidente a um navio ou for detectado um defeito que afecte a segurança do navio, a eficiência ou integridade dos seus meios de salvação ou outro equipamento, o comandante ou o armador deve informar o mais breve possível a Administração, o perito nomeado ou a organização reconhecida responsável pela emissão do respectivo certificado, que investigará se se torna necessário efectuar uma vistoria, nos termos das regras 6, 7, 8, 9 ou 10 do capítulo 1

da Convenção e do presente Protocolo. Se o navio se encontra num porto de outra Parte, o comandante ou armador deve informar também imediatamente as autoridades competentes do país a que o porto pertence, devendo o perito nomeado ou a organização reconhecida verificar se tal informação foi feita.

Regra 14

Duração e validade dos certificados

O texto existente da regra 14 é substituído pelo seguinte:

a) Os certificados, excepto o certificado de segurança de construção para navio de carga, certificado de segurança de equipamento para navio de carga e certificado de dispensa, devem ser emitidos por um período máximo de 12 meses. O certificado de segurança de construção para navio de carga deve ser emitido por um período máximo de 5 anos. O certificado de segurança de equipamento para navio de carga deve ser emitido por um período máximo de 24 meses. Os certificados de dispensa não devem ter validade superior à dos certificados a que se referem.

b) Não deve ser permitida qualquer prorrogação do certificado de segurança de construção para navio de carga com o período de validade de 5 anos.

c) Se se realizar uma vistoria nos 2 meses que antecedem o termo do período de validade de um certificado de segurança radiotelegráfica para navio de carga ou um certificado de segurança radiotelefónica para navio de carga, respeitantes a navios de carga de arqueação bruta igual ou superior a 300 t, mas inferior a 500 t, este certificado pode ser retirado e passado novo certificado, cuja validade terminará 12 meses depois da data em que terminava o referido período.

d) Se o período de validade de um certificado, excepto o referido no parágrafo b) desta regra, expirar quando o navio não se encontra num porto do país onde está registado ou onde deva ser vistoriado, a Administração pode prorrogar o certificado, mas tal prorrogação só será concedida com o fim de permitir que o navio complete a sua viagem para o país onde está registado ou onde deve ser vistoriado, e somente quando tal medida se afigure oportuna e razoável.

e) Nenhum certificado deve ser prorrogado nas condições do parágrafo d) desta regra por espaço de tempo superior a 5 meses, e o navio ao qual tenha sido concedida tal prorrogação não poderá, com base na mesma, depois de chegar ao país onde está registado ou ao porto onde deve ser vistoriado, largar novamente sem que obtenha novo certificado.

f) Um certificado, excepto o referido no parágrafo b) desta regra, que não tenha sido prorrogado de acordo com as disposições precedentes da presente regra pode ser prorrogado pela Administração por um período de graça máximo de 1 mês além da data de expiração de validade nele indicada.

g) Um certificado deixa de ser válido:

i) Se as inspecções e vistorias não forem efectuadas dentro dos períodos especificados nas regras 7, a), 8, 9 e 10, a), do capítulo I da Convenção e do presente Protocolo ou dentro dos períodos resultantes de prorrogação concedida ao abrigo dos parágrafos d), e) e f) desta regra; ou

ii) Se o navio for transferido para outra bandeira. Um novo certificado só deve ser emitido quando o Governo que o emite verificar que o navio satisfaz completamente os requisitos da regra 11, a) e b), deste capítulo. No caso de uma transferência entre Partes, se requerido dentro de 3 meses depois da transferência, o Governo da Parte a que o navio pertencia deve enviar à Administração, o mais breve possível, cópias dos certificados passados ao navio antes da transferência e, se possível, cópias das respectivas vistorias.

Regra 19

Fiscalização

O texto existente da regra 19 é substituído pelo seguinte:

a) Qualquer navio quando no porto de uma outra Parte fica sujeito à fiscalização pelos funcionários devidamente autorizados pelo Governo dessa Parte, no que respeita à verificação da validade dos certificados emitidos de acordo com a regra 12 ou 13 do capítulo I da Convenção.

b) Tais certificados, se válidos, devem ser aceites, a menos que haja motivo evidente para considerar que a condição do navio ou do seu equipamento não corresponde substancialmente aos pormenores de algum dos certificados ou que o navio e o seu equipamento não estão de acordo com os requisitos da regra 11, a) e b), deste capítulo.

c) Nas circunstâncias do parágrafo b) desta regra ou quando um certificado expirou ou deixou de ser válido, o funcionário que efectua a fiscalização deve tomar medidas para garantir que o navio não sai até estar em condições de prosseguir viagem ou de deixar o porto com o objectivo de seguir para um estaleiro de reparações sem perigo para o navio ou para as pessoas embarcadas.

d) No caso de esta fiscalização dar origem a uma intervenção de qualquer espécie, o funcionário que a efectuar deve informar sem demora, por escrito, o cônsul ou, na sua falta, o representante diplomático mais próximo do país a que o navio pertence de todas as circunstâncias que levaram a considerar necessária a intervenção. Adicionalmente, deve também notificar os peritos nomeados ou as organizações reconhecidas responsáveis pela emissão dos certificados. Os factos relativos à intervenção serão relatados à Organização.

e) A autoridade do país a que o porto pertence deve comunicar às autoridades do próximo porto de escala as condições do navio, além das partes mencionadas no parágrafo d) desta regra, se não estiver em condições de agir como especificado nos parágrafos c) e d) desta regra ou se o navio tiver sido autorizado a prosseguir viagem para o próximo porto de escala.

f) No exercício da fiscalização no âmbito desta regra devem ser feitos todos os esforços para evitar que um navio seja indevidamente retido ou atrasado. Em consequência, se um navio for indevidamente retido ou atrasado, tem direito a uma indemnização por perdas e danos.

CAPÍTULO II-1

Construção — Subdivisão e estabilidade, máquinas e instalações eléctricas

PARTE A

Generalidades

Regra 1

Aplicação

As alíneas seguintes juntam-se ao texto existente do parágrafo b):

b)

iii) Sem prejuízo dos requisitos da alínea ii) do presente parágrafo e da alínea iii) do parágrafo a) da presente regra, para os fins do parágrafo d) da regra 29 do presente capítulo, um navio-tanque novo significa um navio-tanque:

- 1) Para o qual o contrato de construção foi assinado depois de 1 de Junho de 1979; ou
- 2) Na ausência de contrato de construção, a sua quilha tenha sido assente ou se encontre numa fase equivalente de construção depois de 1 de Janeiro de 1980; ou
- 3) A sua entrega tenha sido feita depois de 1 de Junho de 1982; ou
- 4) Tenha sofrido uma grande alteração ou modificação:
 - a) Para a qual o contrato tenha sido assinado depois de 1 de Junho de 1979; ou
 - b) Na ausência de um contrato, os trabalhos tenham começado depois de 1 de Janeiro de 1980; ou
 - c) Que foi concluída depois de 1 de Junho de 1982;

iv) Para os fins do parágrafo d) da regra 29 do presente capítulo, um navio-tanque existente é um navio-tanque que não é um navio-tanque novo, como definido na alínea iii) do presente parágrafo;

v) Para os fins da alínea iii) do presente parágrafo, a conversão de um navio-tanque existente de 20 000 t de porte bruto ou mais, de modo a satisfazer as exigências do presente Protocolo ou o Protocolo de 1978 Relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, não deve ser considerada como uma grande alteração ou modificação.

Regra 2

Definições

Os parágrafos seguintes juntam-se ao texto existente:

k) O sistema de comando à distância do aparelho de governo é o meio pelo qual os movimentos exigidos ao leme são transmitidos da ponte de navegação aos comandos da unidade de potência do aparelho de governo.

l) O aparelho de governo principal é composto pelas máquinas, unidades de potência do aparelho de governo, se existirem, equipamento auxiliar e dispositivos para aplicação do momento à madre do leme (exemplo, cana do leme ou quadrante) necessários para efectuar o movimento do leme tendo em vista o governo do navio em condições normais de serviço.

m) A unidade de potência do aparelho de governo é:

- i) No caso do aparelho de governo eléctrico, um motor eléctrico e o seu equipamento eléctrico associado;
- ii) No caso do aparelho de governo electro-hidráulico, um motor eléctrico, o seu equipamento eléctrico e bomba associada;
- iii) No caso de outro aparelho de governo hidráulico, um motor de accionamento e bomba associada.

n) O aparelho de governo auxiliar é o equipamento instalado para efectuar o movimento do leme, a fim de governar o navio em caso de avaria do aparelho de governo principal.

PARTE C

Máquinas e instalações eléctricas

Regra 29

Aparelho de governo

O seguinte parágrafo junta-se ao texto existente:

d) Somente navios-tanques:

- i) As disposições seguintes devem ser aplicadas aos navios-tanques novos de

10 000 tAB ou superior e, até 2 anos depois da entrada em vigor do presente Protocolo, aos navios-tanques já existentes da mesma tonelagem:

- 1) Devem ser instalados 2 sistemas de comando à distância do aparelho de governo, cada um dos quais deve ser accionado independentemente da ponte de navegação. Tal não implica duplicação da roda de leme ou da alavanca de comando. No caso de avaria do sistema de comando à distância do aparelho de governo em funcionamento, o outro sistema deve ser capaz de ser operado de imediato, em qualquer momento, a partir de um ponto da ponte de navegação. Cada sistema de comando à distância do aparelho de governo, se for eléctrico, deve ser servido por circuito próprio separado, alimentado pelo circuito de alimentação do aparelho de governo, a partir de um ponto situado dentro da casa da máquina do leme. No caso de avaria na alimentação eléctrica do sistema de comando à distância do aparelho de governo, será dado alarme na ponte de navegação. Os alarmes exigidos neste subparágrafo devem ser simultaneamente sonoros e visuais e devem estar situados na ponte de navegação, numa posição em que possam ser facilmente observados;
 - 2) Deve existir também um comando do aparelho de governo principal na casa da máquina do leme;
 - 3) Na casa da máquina do leme devem existir meios que permitam desligar o sistema de alimentação do circuito do comando à distância do aparelho de governo;
 - 4) Devem existir meios de comunicação entre a ponte de navegação e a casa da máquina do leme;
 - 5) A posição exacta do ângulo do leme deve ser indicada na ponte de navegação. A indicação do ângulo do leme deve ser independente do sistema de comando à distância do aparelho de governo; e
 - 6) A posição angular do leme deve ser identificável na casa da máquina do leme.
- ii) A todos os navios-tanques novos de 10 000 tAB ou superior, além dos requisitos do parágrafo a) e da alínea i) do**

parágrafo d) da presente regra, devem ser aplicados mais os seguintes:

- 1) O aparelho de governo principal deve possuir 2 ou mais unidades de potência idênticas e deve ser capaz de fazer funcionar o leme como exigido na alínea ii), 2), do parágrafo d) da presente regra, quer seja accionada por uma ou mais unidades de potência. Tanto quanto seja razoável e praticável, o aparelho de governo principal deve ser concebido de modo que uma única avaria nos seus encanamentos ou numa das unidades de potência não afecte a integridade das restantes partes do aparelho de governo. Todas as uniões mecânicas que façam parte do aparelho de governo e todas as ligações mecânicas com qualquer sistema de comando à distância do aparelho de governo, se existirem, devem ser de construção segura e de confiança, de modo a satisfazer a Administração;
- 2) O aparelho de governo principal, com o navio no calado máximo, deve ser capaz de levar o leme de 35° de um bordo a 35° do outro bordo, com o navio a navegar a vante, à velocidade máxima de serviço. Nas mesmas condições, deve ser capaz de levar o leme de 35° de um bordo a 30° do outro bordo num tempo não superior a 28 segundos;
- 3) O aparelho de governo principal deve ser accionado mecanicamente quando tal for necessário para satisfazer os requisitos da alínea ii), 2), do parágrafo d) da presente regra;
- 4) As unidades de potência do aparelho de governo principal devem ser concebidas de modo a arrancarem automaticamente quando a energia for restabelecida após uma falha desta;
- 5) No caso de avaria em qualquer das unidades de potência do aparelho de governo, deve tocar um sinal de alarme na ponte de navegação. Todas as unidades de potência do aparelho de governo devem poder ser postas em funcionamento, automática ou manualmente, a partir de uma posição na ponte de navegação;
- 6) Deve existir um meio alternativo para fornecer energia, quer seja a fonte de energia eléctrica de emergência, quer outra fonte

independente localizada no compartimento do aparelho de governo, com capacidade pelo menos suficiente para alimentar automaticamente, dentro de 45 segundos, uma unidade de potência do aparelho de governo, de modo a mover o leme como se especifica abaixo, e para alimentar também o sistema de comando à distância do aparelho de governo e o indicador do ângulo do leme. Aquela fonte de energia independente deve ser usada unicamente para este fim e deve ter capacidade suficiente para meia hora de funcionamento contínuo. A unidade de potência do aparelho de governo, quando alimentada pela fonte de energia alternativa, deve pelo menos ser capaz de levar o leme de 15° de um bordo a 15° do outro bordo, em não mais de 60 segundos, com o navio no calado máximo e a navegar a vante à maior das seguintes velocidades: metade da velocidade máxima de serviço ou 7 nós.

CAPÍTULO II-2

Construção — Prevenção, detecção e extinção de incêndios

PARTE A

Generalidades

Regra 1

Aplicação

As alíneas seguintes juntam-se ao texto existente do parágrafo a).

a)

iv) Sem prejuízo dos requisitos das alíneas ii) e iii) do presente parágrafo, para os fins da alínea ii) do parágrafo a) das regras 55 e 60 do presente capítulo, um navio-tanque novo significa um navio-tanque:

- 1) Para o qual o contrato de construção foi assinado depois de 1 de Junho de 1979; ou
- 2) Na ausência de contrato de construção, a sua quilha tenha sido assente ou se encontre numa fase equivalente de construção depois de 1 de Janeiro de 1980; ou
- 3) Tenha sido entregue depois de 1 de Junho de 1982; ou

4) Tenha sofrido uma grande alteração ou modificação:

- a) Para a qual o contrato tenha sido assinado depois de 1 de Junho de 1979; ou
 - b) Na ausência de um contrato, os trabalhos tenham começado depois de 1 de Janeiro de 1980; ou
 - c) Que foi concluída depois de 1 de Junho de 1982.
- v) Para os fins da alínea ii) do parágrafo a) das regras 55 e 60 do presente capítulo, um navio-tanque existente é um navio-tanque que não seja um navio-tanque novo, tal como é definido na alínea iv) do presente parágrafo.
- vi) Para os fins da alínea iv) do presente parágrafo, a conversão de um navio-tanque existente de 20 000 tdw ou mais, de modo a satisfazer as exigências do presente Protocolo ou o Protocolo de 1978 Relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, não deve ser considerada como uma grande alteração ou modificação.

Regra 3

Definições

O texto existente do parágrafo v) é substituído pelo seguinte:

v) «Navio leve» significa o deslocamento de um navio, expresso em toneladas métricas, sem carga, combustível, óleo lubrificante, lastro de água, água doce e água de alimentação das caldeiras nos tanques, mantimentos, passageiros e tripulação e respectiva bagagens.

O seguinte parágrafo junta-se ao texto existente:

x) «Petróleo bruto» significa qualquer mistura de hidrocarbonetos líquidos que exista em estado natural na terra, quer seja ou não preparada para o transporte, e inclui:

- i) Petróleo bruto do qual possam ter sido extraídas algumas fracções de destilação;
- ii) Petróleo bruto ao qual possam ter sido adicionadas algumas fracções de destilação.

PARTE E

Medidas de segurança contra incêndios em navios-tanques

Regra 55

Aplicação

O texto existente da presente regra é substituído pelo seguinte:

- a) Salvo indicação expressa em contrário:
 - i) A presente Parte deve aplicar-se a todos os navios-tanques novos que transportem

petróleo bruto e produtos derivados do petróleo que tenham um ponto de inflamação que não exceda 60°C (140°F) (prova em cadinho fechado), determinado num aparelho de medida do ponto de inflamação de tipo aprovado e cuja pressão de vapor Reid seja inferior à pressão atmosférica, e outros produtos líquidos que apresentem um risco análogo de incêndio; e

- ii) Além disso, todos os navios a que se aplique a presente Parte devem cumprir o prescrito nas regras 52, 53 e 54 do capítulo II-2 da Convenção, excepto no que se refere a instalações fixas de extinção de incêndio por gás para espaços de carga, que não devem ser instaladas em navios-tanques novos e nos navios-tanques existentes em que não seja exigido o presente capítulo. Nos navios-tanques existentes em que não seja exigido o cumprimento da regra 60 a Administração, ao aplicar os requisitos do parágrafo f) da regra 52, pode aceitar uma instalação de espuma capaz de a descarregar no interior ou exterior dos tanques. Os pormenores da instalação devem ser de modo a satisfazer a Administração.

b) Quando se pretenderem transportar outras cargas diferentes das citadas na alínea i) do parágrafo a) da presente regra, devem ser tomadas as medidas de segurança adicionais que a Administração julgue convenientes.

c) Os navios de carga combinados só devem transportar produtos sólidos quando todos os tanques de carga estejam vazios e desgasificados ou quando, em cada caso, forem tomadas medidas que no parecer da Administração sejam satisfatórias.

Regra 60

Protecção dos tanques de carga

O texto existente da presente regra é substituído pelo seguinte:

a) Em navios-tanques novos de 20 000 tdw ou mais a superfície do convés onde se encontram os tanques e os próprios tanques devem ser protegidos por uma instalação fixa de espuma montada no convés e uma instalação fixa de gás inerte que cumpram o estipulado nas regras 61 e 62 do capítulo II-2 da Convenção. No entanto, em substituição de tais instalações, a Administração, depois de examinar o arranjo e o equipamento do navio, pode aceitar outras combinações de instalações fixas, se estas oferecerem uma protecção equivalente, em conformidade com o disposto na regra 5 do capítulo I da Convenção.

b) Para que possa ser considerada como equivalente, a instalação proposta, em substituição da de espuma instalada no convés, deve:

- i) Ser capaz de extinguir o incêndio em substâncias derramadas e de impedir a ignição do combustível derramado que ainda não esteja a arder; e

ii) Ser capaz de combater incêndios em tanques com roturas.

c) Para que possa ser considerada como equivalente, a instalação proposta, em substituição da instalação fixa de gás inerte, deve:

- i) Ser capaz de impedir acumulações perigosas de misturas explosivas nos tanques de carga intactos, durante o serviço normal, ao longo de toda a viagem em lastro e enquanto se efectuem todas as operações necessárias no interior dos tanques; e
- ii) Ser concebida de modo que o risco de ignição proveniente da formação de electricidade estática na própria instalação seja reduzido ao mínimo.

d) Qualquer navio-tanque existente de 20 000 tdw ou mais, utilizado no transporte de petróleo bruto, deve ser equipado com uma instalação de gás inerte que satisfaça aos requisitos do parágrafo a) da presente regra, não mais tarde do que:

i) Para navios-tanques de 70 000 tdw ou mais, 2 anos após a data da entrada em vigor do presente Protocolo; e

ii) Para navios-tanques de menos de 70 000 tdw, 4 anos após a data da entrada em vigor do presente Protocolo, excepto para navios-tanques de menos de 40 000 tdw, não equipados com máquinas para lavar tanques com uma capacidade individual superior a 60 m³ por hora, caso em que a Administração pode isentar esses navios-tanques existentes dos requisitos do presente parágrafo, se considerar que a sua aplicação não é razoável nem praticável, tendo em conta as características de projecto do navio.

e) Qualquer navio-tanque existente de 40 000 tdw ou mais, utilizado no transporte de outros produtos, excepto petróleo bruto, e qualquer navio-tanque existente de 20 000 tdw ou mais, utilizado no mesmo transporte, equipado com máquinas para lavar tanques, tendo uma capacidade individual superior a 60 m³ por hora, deve ser equipado com uma instalação de gás inerte que cumpra os requisitos do parágrafo a) da presente regra, não mais tarde do que:

i) Para navios-tanques de 70 000 tdw ou mais, 2 anos após a entrada em vigor do presente Protocolo; e

ii) Para navios-tanques de menos de 70 000 tdw, 4 anos após a entrada em vigor do presente Protocolo.

f) Qualquer navio-tanque que utilize um processo de limpeza dos tanques de carga usando petróleo bruto para lavagem deve ser equipado com uma instalação de gás inerte que cumpra os re-

quisitos da regra 62 do capítulo II-2 da Convenção e com máquinas fixas de lavar tanques.

g) Todos os navios-tanques equipados com uma instalação fixa de gás inerte devem ser equipados com um sistema indicador de espaço vazio nos tanques, sem que seja necessário abrir estes.

h) Qualquer navio-tanque novo de arqueação bruta igual ou superior a 2000 t não abrangido pelo parágrafo a) da presente regra deve ser equipado com uma instalação de espuma, capaz de a descarregar no interior ou no exterior dos tanques. Os pormenores desta instalação devem ser de modo a satisfazer a Administração.

CAPÍTULO V

Segurança da navegação

Regra 12

Auxillares de navegação a bordo

O texto existente do parágrafo a) é substituído pelo seguinte:

a) Todos os navios de 1600 tAB ou mais, mas de menos de 10 000 tAB, devem ser equipados com, pelo menos, 1 radar. Todos os navios de 10 000 tAB ou mais devem ser equipados com, pelo menos, 2 radares, cada um deles capaz de operar independentemente do outro.

Todos os radares montados de acordo com esta regra devem ser de um tipo aprovado pela Administração e devem corresponder às características padrão de funcionamento não inferiores às adoptadas pela Organização.

Nas pontes desses navios devem existir meios que permitam fazer o registo gráfico das indicações do radar (*plotting*).

Regra 19

Utilização do piloto automático

O parágrafo seguinte junta-se ao texto já existente:

d) O governo manual deve ser verificado depois de uso prolongado do piloto automático e antes de entrar em áreas onde a navegação requiera cuidados especiais.

As regras seguintes juntam-se ao presente capítulo:

Regra 19-1

Modo de operar com o aparelho de governo

Em áreas onde a navegação requiera cuidados especiais os navios devem ter em funcionamento mais de uma unidade de potência do aparelho de governo, quando essas unidades puderem trabalhar simultaneamente.

Regra 19-2

Aparelho de governo — Provas e exercícios

a) Dentro do período de 12 horas antes da partida do navio o aparelho de governo deve ser verifi-

cado pela tripulação do navio. Os procedimentos para o teste devem incluir, quando possível, o funcionamento do seguinte:

- i) Aparelho de governo principal;
- ii) Aparelho de governo auxiliar;
- iii) Sistemas de comando à distância do aparelho de governo;
- iv) Postos de governo localizados na ponte de navegação;
- v) Fonte de energia de emergência;
- vi) Indicadores de ângulo de leme, em relação à verdadeira posição do leme;
- vii) Alarmes de avaria do sistema de alimentação do comando à distância do aparelho de governo; e
- viii) Alarmes de avaria da unidade de potência do aparelho de governo.

b) As verificações e provas devem incluir:

- i) O movimento total do leme, de acordo com as possibilidades requeridas para o aparelho de governo;
- ii) Inspeção visual do aparelho de governo e suas transmissões;
- iii) Operação dos meios de comunicação entre a ponte e a casa da máquina do leme.
- i) Na ponte de navegação e na casa da máquina do leme devem estar expostas permanentemente instruções simples contendo o modo de operar e um diagrama funcional que indique os procedimentos de comutação dos sistemas de comando a distância do aparelho de governo e das suas unidades de potência;
- ii) Todos os oficiais que operam e ou façam a manutenção do aparelho de governo devem estar familiarizados com o modo de operar os sistemas de governo que equipam o navio e com os procedimentos para mudar de um sistema para outro.

d) Além das verificações e provas de rotina prescritas nos parágrafos a) e b) desta regra, devem ser efectuados exercícios de governo do navio em situações de emergência, pelo menos uma vez em cada 3 meses, a fim de se adquirir experiência nos procedimentos de governo apropriados para essas situações. Tais exercícios devem incluir o comando directo de dentro da casa da máquina do leme, os procedimentos de comunicações com a ponte de navegação e, quando possível, a utilização das fontes alternativas de energia.

e) A Administração pode dispensar a execução das verificações e provas prescritas nos parágrafos a) e b) desta regra nos navios que, regularmente, fazem viagens de curta duração. Estes navios devem fazer estas verificações e provas pelo menos uma vez por semana.

f) A data na qual as verificações e provas prescritas nos parágrafos a) e b) desta regra são efectuadas e a data e detalhes dos exercícios de governo do navio em situações de emergência

efectuados como prescrito no parágrafo d) desta regra devem ser registados no diário de navegação prescrito pela Administração.

APÊNDICE

Modelo do certificado de segurança de construção para navios de carga

O seguinte modelo de suplemento junta-se ao modelo existente:

Suplemento do certificado de segurança de construção para navio de carga

(Selo oficial)

(Pais)

Passado segundo as prescrições do

Protocolo de 1978 Relativo à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974

Nome do navio	Distintivo do navio em números ou letras	Porto de registo	Porte bruto do navio (toneladas métricas)	Ano de construção

Tipo de navio:

- Navio-tanque utilizado no transporte de petróleo bruto*.
- Navio-tanque utilizado no transporte de hidrocarbonetos que não sejam petróleo bruto*.
- Navio-tanque utilizado no transporte de petróleo bruto/ outros hidrocarbonetos*.
- Navio de carga, não navio-tanque, utilizado no transporte de hidrocarbonetos*.

Data do contrato de construção ou de uma grande alteração ou modificação ...

Data do assentamento da quilha do navio, ou em que o navio estava em fase equivalente de construção, ou em que foi iniciada uma grande alteração ou modificação ...

Data da entrega do navio ou da conclusão de uma grande alteração ou modificação ...

* Riscar o que não interessa.

Este suplemento deve estar permanentemente apenso ao certificado de segurança de construção para navio de carga. Certifica-se:

Que o navio foi vistoriado de acordo com a regra 10 do capítulo I do Protocolo de 1978 Relativo à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974; e

Que a vistoria, como definida na regra acima indicada, provou que o estado do casco, máquinas e equipamento eram satisfatórios em todos os aspectos e que o navio está de acordo com os requisitos daquele Protocolo.

Este certificado é válido até ... sujeito a vistoria(s) intermédia(s) a intervalos de ...

Passado em ...

(Local de emissão do certificado.)

... 19...

(Assinatura da entidade oficial devidamente autorizada a emitir o certificado)

(Selo ou carimbo da autoridade, conforme adequado.)

Vistoria intermédia

Certifica-se que na vistoria intermédia exigida pela regra 10 do capítulo I do Protocolo de 1978 Relativo à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, se verificou que este navio está de acordo com as prescrições aplicáveis daquele Protocolo.

Assinatura ...

(Assinatura da entidade oficial devidamente autorizada.)

Local ...

Data ...

Próxima vistoria intermédia será em ...

(Selo ou carimbo da autoridade, conforme adequado.)

Assinatura ...

(Assinatura da entidade oficial devidamente autorizada.)

Local ...

Data ...

Próxima vistoria intermédia será em ...

(Selo ou carimbo da autoridade, conforme adequado.)

Assinatura ...

(Assinatura da entidade oficial devidamente autorizada.)

Local ...

Data ...

Próxima vistoria intermédia será em ...

(Selo ou carimbo da autoridade, conforme adequado.)

Assinatura ...

(Assinatura da entidade oficial devidamente autorizada.)

Local ...

Data ...

(Selo ou carimbo da autoridade, conforme adequado.)

Modelo do certificado de segurança de equipamento para navios de carga

O seguinte modelo de suplemento junta-se ao modelo existente:

Suplemento do certificado de segurança de equipamento para navio de carga

(Selo oficial)

(Pais)

Passado segundo as prescrições do

Protocolo de 1978 Relativo à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974

Nome do navio	Distintivo do navio em números ou letras	Porto de registo	Porte bruto do navio (toneladas métricas)	Ano de construção

Tipo de navio:

- Navio-tanque utilizado no transporte de petróleo bruto*.
- Navio-tanque utilizado no transporte de hidrocarbonetos que não sejam petróleo bruto*.
- Navio-tanque utilizado no transporte de petróleo bruto/ outros hidrocarbonetos*.
- Navio de carga, não navio-tanque, utilizado no transporte de hidrocarbonetos*.

Data do contrato de construção ou de uma grande alteração ou modificação ...

Data do assentamento da quilha do navio, ou em que o navio estava em fase equivalente de construção, ou em que foi iniciada uma grande alteração ou modificação ...

Data da entrega do navio ou da conclusão de uma grande alteração ou modificação ...

* Riscar o que não interessa.

Este suplemento deve estar permanentemente apenso ao certificado de segurança de equipamento para navio de carga. Certifica-se:

Que o navio foi vistoriado de acordo com a regra 8 do capítulo 1 do Protocolo de 1978 Relativo à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974; e

Que a vistoria, como definida na regra acima indicada, provou que as condições do equipamento de segurança eram satisfatórias em todos os aspectos e que o navio está de acordo com os requisitos daquele Protocolo.

Este certificado é válido até ..., sujeito a vistoria(s) intermédia(s) a intervalos de ...

Passado em ...

(Local de emissão do certificado.)

... 19...

...
(Assinatura da entidade oficial devidamente autorizada a emitir o certificado.)

(Selo ou carimbo da autoridade, conforme adequado.)

Vistoria intermédia

Certifica-se que na vistoria intermédia exigida pela regra 8 do capítulo 1 do Protocolo de 1978 Relativo à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, se verificou que este navio está de acordo com as prescrições aplicáveis daquele Protocolo.

Assinatura ...

(Assinatura da entidade oficial devidamente autorizada.)

Local ...

Data ...

Próxima vistoria intermédia será em ...

(Selo ou carimbo da autoridade, conforme adequado.)

Assinatura ...

(Assinatura da entidade oficial devidamente autorizada.)

Local ...

Data ...

(Selo ou carimbo da autoridade, conforme adequado.)

Em conformidade com as prestações da regra 14 do capítulo 1 da Convenção, a validade deste certificado é prorrogada até ...

Assinatura ...

(Assinatura da entidade oficial devidamente autorizada.)

Local ...

Data ...

(Selo ou carimbo da autoridade, conforme adequado.)

Aviso

Por ordem superior se torna público que o Governo das Filipinas depositou, em 11 de Julho de 1983, os instrumentos de adesão às emendas à Con-

venção que instituiu a Organização Marítima Internacional, adoptadas pela resolução A.450(XI), de 15 de Novembro de 1979.

Direcção-Geral dos Negócios Económicos, 30 de Setembro de 1983. — O Subdirector-Geral, *Roberto Nuno de Oliveira e Silva Pereira de Sousa*.

Aviso

Por ordem superior se torna público que o Governo de Trindade e Tabago depositou, em 5 de Julho de 1983, os instrumentos de adesão às emendas à Convenção que instituiu a Organização Marítima Internacional, adoptadas pela resolução A.450 (XI), de 15 de Novembro de 1979.

Direcção-Geral dos Negócios Económicos, 30 de Setembro de 1983. — O Subdirector-Geral, *Roberto Nuno de Oliveira e Silva Pereira de Sousa*.

MINISTÉRIOS DAS FINANÇAS E DO PLANO, DA AGRICULTURA, FLORESTAS E ALIMENTAÇÃO E DO COMÉRCIO E TURISMO

Despacho Normativo n.º 192/83

Tendo em conta o agravamento verificado no custo de produção dos cereais de Primavera-Verão, decorrente dos recentes aumentos dos preços dos combustíveis e dos adubos, entende o Governo justificar-se a correspondente revisão dos preços de intervenção a praticar pela EPAC para o milho e sorgo na presente campanha, fixados pelo Despacho Normativo n.º 71/83, publicado no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 68, de 23 de Março de 1983.

Nestes termos, ao abrigo do disposto no n.º 2 do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 70/78, de 7 de Abril, determina-se:

1.º O n.º 1 do Despacho Normativo n.º 71/83, de 23 de Março, passa a ter a seguinte redacção:

1 — Os preços de aquisição do milho da produção nacional a praticar pela Empresa Pública de Abastecimento de Cereais — EPAC na campanha de 1983 são fixados em 22\$50 kg para os milhos brancos e 23\$/kg para os milhos amarelos, e aplicam-se ao cereal que se apresente são, isentos de cheiros estranhos e de depredadores vivos, com coloração própria e mais as seguintes características para a qualidade tipo:

Teor de humidade — 14 %;

Teores máximos em elementos não considerados cereal base de qualidade irrepreensível — 8 %;

Grãos partidos — 4 %;

Grãos germinados — 2,5 %;

Impurezas:

1) Constituídas por grãos — 4 %;

2) Outras 1 %.