

posições do parágrafo 2 desta regra ou do parágrafo 1 da regra 14.

2 — Todos os navios de arqueação bruta igual ou superior a 10 000 t serão apetrechados com equipamento de filtragem de hidrocarbonetos e com dispositivos para um alarme e para paragem automática de toda a descarga de misturas de hidrocarbonetos, quando o teor em hidrocarbonetos do efluente exceder 15 partes por milhão.

3 — a) A Administração pode isentar os navios que efectuem exclusivamente viagens dentro de áreas especiais do cumprimento das disposições dos parágrafos 1 e 2 desta regra, desde que sejam satisfeitas todas as condições seguintes:

- i) O navio esteja equipado com um tanque de retenção com volume adequado, satisfazendo a Administração, para a retenção total a bordo das águas das cavernas com teor de hidrocarbonetos;
- ii) Todas as águas das cavernas com teor de hidrocarbonetos sejam retidas a bordo, para descarga subsequente para instalações de recepção;
- iii) A Administração tenha considerado existirem instalações de recepção adequadas à recepção das águas das cavernas com teor de hidrocarbonetos, num número suficiente dos portos ou terminais a que o navio atraca;
- iv) O certificado internacional de prevenção da poluição por hidrocarbonetos, quando exigível, seja visado de modo a indicar que o navio efectua somente viagens dentro de áreas especiais; e
- v) A quantidade, a hora e o porto de descarga sejam registados no livro de registo de hidrocarbonetos.

b) A Administração deve assegurar que os navios de arqueação bruta inferior a 400 t sejam apetrechados, na medida do possível, para reterem a bordo os hidrocarbonetos ou a mistura de hidrocarbonetos, ou para a sua descarga conforme as disposições da regra 9, 1, b), deste anexo.

4 — O equipamento de filtragem de hidrocarbonetos referido no parágrafo 1 desta regra será de modelo aprovado pela Administração e projectado de modo a assegurar que as misturas de hidrocarbonetos descarregadas para o mar, depois de passarem através do sistema ou sistemas, possuam um teor em hidrocarbonetos não superior a 15 partes por milhão. Ao examinar o projecto deste equipamento, a Administração terá em consideração as especificações recomendadas pela Organização.

5 — O equipamento de filtragem de hidrocarbonetos referido no parágrafo 2 desta regra será de modelo aprovado pela Administração e projectado de modo a assegurar que as misturas de hidrocarbonetos descarregadas para o mar, depois de passarem através do sistema ou sistemas, possuam um teor em hidrocarbonetos não superior a 15 partes por milhão. Será equipado com um dispositivo de alarme que indique quando este teor não possa ser mantido. O sistema deve ser apetrechado de forma a assegurar que qualquer descarga de misturas de hidrocarbonetos é interrompida automaticamente, quando o teor em hidrocarbonetos do efluente exceder 15 partes por milhão. Ao examinar o projecto destes equipamentos e instalações, a Administração terá em

consideração as especificações recomendadas pela Organização.

6 — Para os navios cuja entrada em operação seja anterior a 6 de Julho de 1993, as disposições desta regra aplicar-se-ão em 6 de Julho de 1998, desde que esses navios possam operar com equipamento separador hidrocarbonetos/água (equipamento de 100 ppm).»

Regra 21. — É alterada a alínea c) pela eliminação das palavras iniciais «Quando em qualquer área espe-

cial».

A alínea d) é eliminada.
Modelos A e B dos suplementos ao certificado IOPP. — Os itens 2.2 e 2.3 dos modelos A e B dos suplementos ao certificado IOPP são substituídos pelo seguinte:

«2.2 — Tipo de equipamento de filtragem instalado:

- 2.2.1 — Equipamento de filtragem de hidrocarbonetos (15 ppm) (regra 16, 4)
- 2.2.2 — Equipamento de filtragem de hidrocarbonetos (15 ppm) com alarme e dispositivo de paragem automática (regra 16, 5)

2.3 — O navio está autorizado a operar com o equipamento existente até 6 de Julho de 1998 (regra 16, 6) e está apetrechado com:

- 2.3.1 — Equipamento separador de hidrocarbonetos/água (100 ppm)
- 2.3.2 — Equipamento de filtragem (15 ppm) sem alarme
- 2.3.3 — Equipamento de filtragem (15 ppm) com alarme e dispositivo de paragem manual »

Decreto n.º 21/98

de 10 de Julho

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

Artigo único

São aprovadas, para adesão, as emendas ao anexo da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974 (SOLAS 74) e as emendas ao apêndice do referido anexo, adoptadas pela Conferência SOLAS 1994, cujo texto original em inglês e a respectiva tradução para português seguem em anexo ao presente diploma.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 26 de Fevereiro de 1998. — António Manuel de Oliveira Guterres — José Veiga Simão — João Cardona Gomes Cravinho.

Assinado em 22 de Maio de 1998.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 29 de Maio de 1998.

O Primeiro-Ministro, António Manuel de Oliveira Guterres.

ADDITION OF NEW CHAPTERS IX, X AND XI TO; AND AMENDMENTS TO THE APPENDIX TO; THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

1 — The following new chapter IX is added to the annex:

«CHAPTER IX

Management for the safe operation of ships

Regulation 1

Definitions

For the purpose of this chapter, unless expressly provided otherwise:

- 1) 'International Safety Management (ISM) Code' means the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention adopted by the Organization by Resolution A.741(18), as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the annex other than chapter I;
- 2) 'Company' means the owner of the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the owner of the ship and who on assuming such responsibility has agreed to take over all the duties and responsibilities imposed by the international Safety Management Code;
- 3) 'Oil tanker' means an oil tanker as defined in regulation II-1/2.12;
- 4) 'Chemical tanker' means a chemical tanker as defined in regulation VII/8.2;
- 5) 'Gas carrier' means a gas carrier as defined in regulation VII/11.2;
- 6) 'Bulk carrier' means a ship which is constructed generally with single deck, top-side tanks and hopper side tanks in cargo spaces, and is intended primarily to carry dry cargo in bulk, and includes such types as ore carriers and combination carriers;
- 7) 'Mobile offshore drilling unit (MODU)' means a vessel capable of engaging in drilling operations for the exploration for or exploitation of resources beneath the sea-bed such as liquid or gaseous hydrocarbons, sulphur or salt;
- 8) 'High speed crafts' means a craft as defined in regulation X/1.2.

Regulation 2

Application

1 — This chapter applies to ships, regardless of the date of construction, as follows:

- 1) Passenger ships including passenger high speed craft, not later than 1 July 1998;
- 2) Oil tankers, chemical tankers, gas carriers, bulk carriers and cargo high speed craft of 500 gross tonnage and upwards, not later than 1 July 1998; and

- 3) Other cargo ships and mobile offshore drilling units of 500 gross tonnage and upwards, not later than 1 July 2002.

2 — This chapter does not apply to government-operated ships used for non-commercial purposes.

Regulation 3

Safety management requirements

1 — The company and the ship shall comply with the requirements of the International Safety Management Code.

2 — The ship shall be operated by a company holding a Document of Compliance referred to in regulation 4.

Regulation 4

Certification

1 — A Document of Compliance shall be issued to every company which complies with the requirements of the International Safety Management Code. This document shall be issued by the Administration, by an organization recognized by the Administration, or at the request of the Administration by another Contracting Government.

2 — A copy of the Document of Compliance shall be kept on board the ship in order that the master can produce it on request for verification.

3 — A Certificate, called a Safety Management Certificate, shall be issued to every ship by the Administration or an organization recognized by the Administration. The Administration or organization recognized by it shall, before issuing the Safety Management Certificate, verify that the company and its shipboard management operate in accordance with the approved safety management system.

Regulation 5

Maintenance of conditions

The safety management system shall be maintained in accordance with the provisions of the International Safety Management Code.

Regulation 6

Verification and control

1 — The Administration, another Contracting Government at the request of the Administration or an organization recognized by the Administration shall periodically verify the proper functioning of the ship's safety management system.

2 — Subject to the provisions of paragraph 3 of this regulation, a ship required to hold a certificate issued pursuant to the provisions of regulation 4.3 shall be subject to control in accordance with the provisions of regulation XI/4. For this purpose such certificate shall be treated as a certificate issued under regulation I/12 or I/13.

3 — In cases of change of flag State or company, special transitional arrangements shall be made in accordance with the guidelines developed by the Organization.»

2 — The following new chapter X is added to the annex:

«CHAPTER X

Safety measures for high speed craft

Regulation 1

Definitions

For the purpose of this chapter:

1 — 'High Speed Craft Code (HSC Code)' means the International Code of Safety for High Speed Craft adopted by the Maritime Safety Committee of the Organization by Resolution MSC.36(63), as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the annex other than chapter I.

2 — 'High speed craft' is a craft capable of a maximum speed in metres per second (m/s) equal to or exceeding:

$$3.7 \nabla 0.1667$$

where:

∇ = displacement corresponding to the design waterline (m³).

3 — 'Craft constructed' means a craft the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction.

4 — 'Similar stage of construction' means a stage at which:

- 1) Construction identifiable with a specific craft begins; and
- 2) Assembly of that craft has commenced comprising at least 50 tonnes or 1% of the estimated mass of all structural material, whichever is the less.

Regulation 2

Application

1 — This chapter applies to high speed craft constructed on or after 1 January 1996, as follows:

- 1) Passenger craft which do not proceed in the course of their voyage more than 4 h at operational speed from a place of refuge when fully laden; and
- 2) Cargo craft of 500 gross tonnage and upwards which do not proceed in the course of their voyage more than 8 h at operational speed from a place of refuge when fully laden.

2 — Any craft, irrespective of the date of construction, which undergoes repairs, alterations, modifications and outfitting related thereto shall continue to comply with at least the requirements previously applicable to the craft. Such a craft, if constructed before 1 January 1996, shall, as a rule, comply with the requirements for a craft

constructed on or after that date to at least the same extent as it did before undergoing such repairs, alterations, modifications or outfitting. Repairs, alterations and modifications of a major character, and outfitting related thereto, shall meet the requirements for a craft constructed on or after 1 January 1996 in so far as the Administration deems reasonable and practicable.

Regulation 3

Requirements for high speed craft

1 — Notwithstanding the provisions of chapters I to IV and regulation V/12, a high speed craft which complies with the requirements of the High Speed Craft Code in its entirety and which has been surveyed and certified as provided for in that Code shall be deemed to have complied with the requirements of chapters I to IV and regulation V/12. For the purpose of this regulation, the requirements of the Code shall be treated as mandatory.

2 — The certificates and permits issued under the High Speed Craft Code shall have the same force and the same recognition as the certificates issued under chapter I.»

3 — The following new chapter XI is added to the annex:

«CHAPTER XI

Special measures to enhance maritime safety

Regulation 1

Authorization of recognized organizations

Organizations referred to in regulation I/6 shall comply with the guidelines developed by the Organization.

Regulation 2

Enhanced surveys

Bulk carriers as defined in regulation IX/1.6 and oil tankers as defined in regulation II-1/2.12 shall be subject to an enhanced programme of inspections in accordance with the guidelines adopted by the Assembly of the Organization by Resolution A.744(18), as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect, in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the annex other than chapter I.

Regulation 3

Ship identification number

1 — This regulation applies to all passenger ships of 100 gross tonnage and upwards and to all cargo ships of 300 gross tonnage and upwards.

2 — Every ship shall be provided with an identification number which conforms to the IMO ship identification number scheme adopted by the Organization.

3 — The ship's identification number shall be inserted on the certificates and certified copies thereof issued under regulation 1/12 or regulation 1/13.

4 — For ships constructed before 1 January 1996, this regulation shall take effect when a certificate is renewed on or after 1 January 1996.

Regulation 4

Port State control on operational requirements

1 — A ship when in a port of another Contracting Government is subject to control by officers duly authorized by such Government concerning operational requirements in respect of the safety of ships, when there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the safety of ships.

2 — In the circumstances defined in paragraph 1 of this regulation, the Contracting Government carrying out the control shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until the situation has been brought to order in accordance with the requirements of the present Convention.

3 — Procedures relating to the port State control prescribed in regulation 1/19 shall apply to this regulation.

4 — Nothing in the present regulation shall be construed to limit the rights and obligations of a Contracting Government carrying out control over operational requirements specifically provided for in the regulations.»

4 — Amendments to the appendix to the annex:

1) Form of safety certificate for passenger ships:

Passenger ship safety certificate

The text of footnote 3 is replaced by the following:

«In accordance with the IMO Ship Identification Number Scheme, adopted by the Organization by Resolution A.600(15).»

2) Form of safety construction certificate for cargo ships:

Cargo ship safety construction certificate

The text of footnote 3 is replaced by the following:

«In accordance with the IMO Ship Identification Number Scheme, adopted by the Organization by Resolution A.600(15).»

3) Form of safety equipment certificate for cargo ships:

Cargo ship safety equipment certificate

The text of footnote 3 is replaced by the following:

«In accordance with the IMO Ship Identification Number Scheme, adopted by the Organization by Resolution A.600(15).»

4) Form of safety radio certificate for cargo ships:

Cargo ship safety radio certificate

The text of footnote 2 is replaced by the following:

«In accordance with the IMO Ship Identification Number Scheme, adopted by the Organization by Resolution A.600(15).»

5) Form of exemption certificate:

Exemption certificate

The text of footnote 2 is replaced by the following:

«In accordance with the IMO Ship Identification Number Scheme, adopted by the Organization by Resolution A.600(15).»

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

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

«CAPÍTULO IX

Gestão para a exploração segura dos navios

Regra 1

Definições

Para efeitos do presente capítulo, salvo indicação em contrário:

- 1) 'Código Internacional de Gestão para a Segurança (Código ISM)' é o Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios e a Prevenção da Poluição, que foi adoptado pela Organização através da Resolução A.741(18), com a redacção que lhe poderá vir a ser dada por emendas adoptadas pela Organização, desde que tais emendas entrem em vigor e sejam efectivamente aplicadas de acordo com as disposições do artigo VIII da presente Convenção, que dizem respeito aos procedimentos de emendas aplicáveis ao anexo, com exclusão do capítulo I;
- 2) 'Companhia' é o proprietário do navio ou qualquer outro organismo ou pessoa, por exemplo o gestor de navios, o afretador a casco nu, ao qual o proprietário do navio confiou a responsabilidade da sua exploração e que, ao assumir essa responsabilidade, tenha aceite todas as obrigações e responsabilidades impostas pelo Código Internacional de Gestão para a Segurança;
- 3) 'Navio petroleiro' é um navio petroleiro tal como está definido na regra II-1/2.12;
- 4) 'Navio químico' é um navio-tanque para transporte de produtos químicos tal como está definido na regra VII/8.2;
- 5) 'Navio de transporte de gás' é um navio de transporte de gás tal como está definido na regra VII/11.2;
- 6) 'Navio graneleiro' é um navio que, regra geral, tem um só convés, tanques superiores laterais e tanques inferiores laterais nos porões de carga e se destina principalmente ao transporte de carga seca a granel. Esta definição inclui navios como os mineraleiros e os transportadores de carga combinada;
- 7) 'Unidade móvel de perfuração no mar (MODU)' é um navio capaz de efectuar operações de perfuração destinadas à investigação ou à exploração dos recursos naturais do subsolo dos fundos marinhos, tais como os hidrocarbonetos líquidos ou gasosos, o enxofre ou o sal;
- 8) 'Embarcação de alta velocidade' é uma embarcação tal como definida na regra x/1.2.

Regra 2

Âmbito de aplicação

1 — O presente capítulo aplica-se aos navios, qualquer que tenha sido a data da sua construção, do seguinte modo:

- 1) Aos navios de passageiros, incluindo as embarcações de alta velocidade de passageiros, o mais tardar até 1 de Julho de 1998;
- 2) Aos navios petroleiros, navios químicos, navios transportadores de gás, navios graneleiros e embarcações de alta velocidade de carga, de arqueação bruta igual ou superior a 500 t, o mais tardar até 1 de Julho de 1998; e
- 3) Aos outros navios de carga e às unidades móveis de perfuração no mar de arqueação bruta igual ou superior a 500 t, o mais tardar até 1 de Julho de 2002.

2 — O presente capítulo não se aplica aos navios explorados pelo Estado, utilizados para fins não comerciais.

Regra 3

Requisitos relativos à gestão da segurança

1 — A companhia e o navio devem satisfazer as disposições do Código Internacional de Gestão para a Segurança.

2 — O navio deve ser explorado por uma companhia detentora do documento de conformidade mencionado na regra 4.

Regra 4

Certificação

1 — Deve ser emitido um documento de conformidade a qualquer companhia que satisfaça os requisitos do Código Internacional de Gestão para a Segurança. Este documento deve ser emitido pela Administração ou por um organismo reconhecido pela Administração ou por um outro Governo Contratante, a pedido da Administração.

2 — Um exemplar do documento de conformidade deve ser conservado a bordo do navio a fim de que o comandante possa, a pedido, apresentá-lo para fins de verificação.

3 — Um certificado, chamado certificado de gestão para a segurança, deve ser emitido para cada navio pela Administração ou por um organismo por ela reconhecido. Antes de emitir o certificado de gestão para a segurança, a Administração ou o organismo por ela reconhecido deve verificar que a companhia e a sua gestão a bordo estão de acordo com o sistema de gestão para a segurança aprovado.

Regra 5

Manutenção das condições

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

Regra 6

Verificação e controlo

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

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

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

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

«CAPÍTULO X

Medidas de segurança a aplicar às embarcações de alta velocidade

Regra 1

Definições

Para os fins do presente capítulo:

1 — 'Código das Embarcações de Alta Velocidade (Código das EAV)' é o Código Internacional de Segurança das Embarcações de Alta Velocidade adoptado pela Comissão de Segurança Marítima da Organização pela Resolução MSC.36(63), com a redacção que lhe poderá vir a ser dada por emendas adoptadas pela Organização, desde que tais emendas sejam postas em vigor e aplicadas efectivamente em conformidade com as disposições do artigo VIII da presente Convenção, que dizem respeito aos procedimentos de emendas aplicáveis ao anexo, com exclusão do capítulo I.

2 — 'Embarcação de alta velocidade' é toda a embarcação capaz de atingir uma velocidade máxima, em metros por segundo (m/s), igual ou superior a:

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

em que:

∇ = deslocamento correspondente à linha de água de projecto (m³).

3 — 'Embarcação construída' significa uma embarcação cuja quilha já foi assente ou se encontra numa fase equivalente de construção.

4 — 'Fase equivalente de construção' é a fase em que:

- 1) Tem início uma construção que se identifica como uma embarcação específica; e
- 2) Teve início a construção da embarcação considerada, utilizando, pelo menos, 50 t ou 1% da massa estimada de todos os materiais estruturais, se este segundo valor for inferior.

Regra 2

Aplicação

1 — Este capítulo aplica-se às embarcações de alta velocidade construídas em 1 de Janeiro de 1996 ou posteriormente, do seguinte modo:

- 1) Às embarcações de passageiros, completamente carregadas, que, no decurso da sua viagem não se encontrem a mais de quatro horas de um porto de refúgio, à velocidade normal de serviço; e
- 2) Às embarcações de carga, completamente carregadas, com uma arqueação bruta igual ou superior a 500 t, que, no decurso da sua viagem, não se encontrem a mais de oito horas de um porto de refúgio, à velocidade normal de serviço.

2 — Todas as embarcações, qualquer que seja a data da sua construção, que sejam submetidas a reparações, modificações, transformações e à colocação dos arranjos respectivos devem continuar a satisfazer, no mínimo, os requisitos que já lhes eram previamente aplicáveis. Se a embarcação foi construída antes de 1 de Janeiro de 1996, deve, regra geral, satisfazer os requisitos que são aplicáveis às embarcações construídas em 1 de Janeiro de 1996 ou posteriormente, no mínimo do mesmo modo que antes de se ter submetido a essas reparações, modificações, transformações e à colocação dos arranjos respectivos. As reparações, modificações e as transformações de maior importância e a colocação dos arranjos respectivos devem satisfazer os requisitos aplicáveis a uma embarcação construída em 1 de Janeiro de 1996 ou posteriormente, na medida em que a Administração o considere possível e razoável.

Regra 3

Requisitos aplicáveis às embarcações de alta velocidade

1 — Não obstante as disposições dos capítulos I a IV da regra v/12, uma embarcação de alta velocidade que satisfaça integralmente os requisitos do Código das Embarcações de Alta Velocidade, que tenha sido objecto de vistoria e à qual tenha sido passado um certificado em conformidade, deve ser considerada como tendo satisfeito os requisitos dos capítulos I a IV e da regra v/12. Para os fins da presente regra, os requisitos do Código devem ser considerados obrigatórios.

2 — Os certificados e licenças, emitidos ao abrigo do Código das Embarcações de Alta Velocidade, têm o mesmo valor e o mesmo reconhecimento que os certificados emitidos ao abrigo do capítulo I.»

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

«CAPÍTULO XI

Medidas especiais para reforçar a segurança marítima

Regra 1

Autorização das organizações reconhecidas

As organizações mencionadas na regra 1/6 devem cumprir as directrizes elaboradas pela Organização.

Regra 2

Vistorias detalhadas

Os graneleiros, tal como definidos na regra IX/1.6, e os petroleiros, tal como definidos na regra II-1/2.12, devem ser submetidos a um programa detalhado de vistorias, de acordo com as directrizes que a Assembleia da Organização adoptou através da Resolução A.744(18), com a redacção que lhe poderá vir a ser dada por emendas adoptadas pela Organização, desde que tais emendas entrem em vigor e sejam efectivamente aplicadas, de acordo com as disposições do artigo VIII da presente Convenção, relativamente aos procedimentos de emendas do anexo, com exclusão do capítulo I.

Regra 3

Número de identificação de navios

1 — A presente regra aplica-se a todos os navios de passageiros de arqueação bruta igual ou superior a 100 t e a todos os navios de carga de arqueação bruta igual ou superior a 300 t.

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

3 — O número de identificação do navio deve constar nos certificados e nas cópias autenticadas emitidos de acordo com a regra 1/12 ou a regra 1/13.

4 — Para os navios construídos antes de 1 de Janeiro de 1996, esta regra só tem efeito quando for renovado um certificado em 1 de Janeiro de 1996 ou posteriormente.

Regra 4

Controlo dos requisitos operacionais pelo Estado do porto

1 — Quando um navio se encontre num porto de outro Governo Contratante fica sujeito ao controlo exercido pelos funcionários devidamente autorizados pelo Governo em questão, no que diz respeito aos requisitos operacionais relativos à segurança dos navios, desde que existam indícios claros que permitam supor que o comandante ou a tripulação não conhecem os procedimentos essenciais a aplicar a bordo, no que diz respeito à segurança dos navios.

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

3 — Os procedimentos relativos ao controlo dos navios pelo Estado do porto que estão previstos na regra 1/19 aplicam-se à presente regra.

4 — Nenhuma das disposições da presente regra deve ser interpretada como limitativa dos direitos e obrigações de um Governo Contratante que proceda ao controlo dos requisitos operacionais expressamente previstos nas regras.»

4 — Alterações ao apêndice do anexo:

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

Certificado de segurança para navio de passageiros

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

«De acordo com o número OMI de identificação de navios, adoptado pela Organização através da Resolução A.600(15).»

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

Certificado de segurança de construção para navio de carga

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

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

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

Certificado de segurança de equipamento para navio de carga

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

«De acordo com o número OMI de identificação de navios, adoptado pela Organização através da Resolução A.600(15).»

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

Certificado de segurança radioelétrica para navio de carga

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

«De acordo com o número OMI de identificação de navios, adoptado pela Organização através da Resolução A.600(15).»

5) Modelo do certificado de isenção:

Certificado de isenção

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

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

Decreto n.º 22/98

de 10 de Julho

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

Artigo único

São aprovadas, para adesão, as emendas de 1989 ao anexo II do Protocolo de 1978, relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973 — adoptadas em 17 de Março de 1989 no âmbito da Organização Marítima Internacional —, cujo texto original em inglês e a respectiva tradução para português seguem em anexo ao presente diploma.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 26 de Fevereiro de 1998. — *António Manuel de Oliveira Guter-*

res — Jaime José Matos da Gama — João Cardona Gomes Cravinho.

Assinado em 22 de Maio de 1998.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 29 de Maio de 1998.

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

ANNEX

Amendments to appendices II and III of annex II of MARPOL 73/78

The lists contained in appendices II and III of annex II of MARPOL 73/78 are replaced by the following:

Appendix II

Substance	I	II	III	IV
Acetaldehyde	1089	C		
Acetic acid	2789	D		
Acetic anhydride		D		
Acetone cyanohydrin	1541	A	0.1	0.05
Acrylamide solution (50% or less)	2074	D		
Acrylic acid	2218	D		
Acrylonitrile	1093	B		
Adiponitrile	2205	D		
Alcohol (C ₁₂ -C ₁₅) poly(1-3) ethoxylates		A	0.1	0.05
Alcohol (C ₁₂ -C ₁₅) poly(3-11) ethoxylates		A	0.1	0.05
Alcohol (C ₆ -C ₁₇) (secondary) poly(3-6) ethoxylates		A	0.1	0.05
Alcohol (C ₆ -C ₁₇) (secondary) poly(7-12) ethoxylates		B		
Alkyl acrylate-Vinyl pyridine copolymer in toluene		C		
Alkyl (C ₉ -C ₁₇) benzenes		(D)		
Alkyl benzene sulphonic acid ...	2584,2586	C		
Alkyl benzene sulphonic acid, sodium salt solution		C		
Allyl alcohol	1098	B		
Allyl chloride	1100	B		
Aluminium chloride (30% or less)/Hydrochloric acid (20% or less) solution		D		
Aluminium sulphate solution ...		D		
2-(2-Aminoethoxy) ethanol	3055	D		
Aminoethyl ethanolamine		(D)		
N-Aminoethylpiperazine	2815	D		
2-Amino-2-methyl-1-propanol (90% or less)		D		
Ammonia aqueous (28% or less)	(*) 2672	C		
Ammonium nitrate solution (93% or less)		D		
Ammonium sulphate solution ...		D		
Ammonium sulphide solution (45% or less)	2683	B		
Ammonium thiocyanate (25% or less)/Ammonium thiosulphate (20% or less) solution		(C)		
Ammonium thiosulphate solution (60% or less)		(C)		
n-Amyl acetate	1104	C		
sec-Amyl acetate	1104	C		
Amyl acetate, commercial	1104	C		
n-Amyl alcohol	1105	D		
sec-Amyl alcohol	1105	D		
Amyl alcohol, primary	1105	D		
Aniline	1547	C		