Decreto n.º 19/98
Emendas ao anexo I ao Protocolo de 1978 da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973 (MARPOL 73/78), adoptadas pela Resolução MEPC 52 (32)

Nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:
Artigo único
São aprovadas, para adesão, as emendas de 6 de Março de 1992 ao anexo I ao Protocolo de 1978 da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, cujo texto original em inglês e respectiva tradução para português seguem em anexo ao presente diploma.
Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 26 de Fevereiro de 1998. - António Manuel de Oliveira Guterres - Jaime José Matos da Gama - João Cardona Gomes Cravinho.
Assinado em 22 de Maio de 1998.
Publique-se.
O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.
Referendado em 24 de Maio de 1998.
O Primeiro-Ministro, António Manuel de Oliveira Guterres.

ANEXO

Emendas ao anexo I da MARPOL 73/78

Regra 1
Definições

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

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

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

«Regra 13F

Prevenção da poluição por hidrocarbonetos em caso de abalroamento ou encalhe

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

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

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

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

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

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

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

w = 0,5 + (DW/20000) (m) w = 2,0 m, se este último valor for inferior

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

b) Tanques ou espaços do duplo fundo. - Em qualquer secção transversal, a profundidade de cada tanque ou espaço do duplo fundo deve ser tal que a distância h, medida entre o fundo dos tanques de carga e a linha de traçado do fundo do costado, medida perpendicularmente ao fundo do costado, como se indica na fig. 1, não seja inferior à distância abaixo definida:

h = B/15 (m) ou h = 2,0 m, se este último valor for inferior

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

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

(ver figura no documento original)

d) Capacidade total dos tanques de lastro. - Em todos os navios-tanques que transportem petróleo bruto de porte bruto igual ou superior a 20000 t, e em todos os navios-tanques que transportem produtos refinados de porte bruto igual ou superior a 30000 t, a capacidade total dos tanques laterais, dos tanques de duplo fundo e dos tanques do pique à proa e do pique à ré não deve ser inferior à capacidade dos tanques de lastro segregado, determinada de acordo com as disposições da regra 13. Os tanques e espaços laterais e os do duplo fundo, utilizados para satisfazer os requisitos da regra 13, devem estar dispostos de uma maneira tão uniforme quanto possível ao longo da zona dos tanques de carga. A capacidade suplementar de lastro segregado, que tenha sido prevista para reduzir as tensões longitudinais de flexão da viga do navio, caimento, etc., podem ser colocadas em qualquer ponto do interior do navio.

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

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

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

f x h(índice c) x (ró)(índice c) x g + 100(Delta)(índice p) =< d(índice n) x (ró)(índice s) x g

na qual:

h(índice c) = altura da carga em contacto com a chapa do fundo, em metros;

(ró)(índice c) = densidade máxima da carga, em t/m;

d(índice n) = calado mínimo de serviço em qualquer condição de carga prevista, em metros;

(ró)(índice s) = densidade da água do mar, em t/m;

(Delta)(índice p) = máxima pressão fixa da válvula de pressão/depressão colocada nos tanques de carga, em bars;

f = factor de segurança = 1,1;

g = valor padrão da aceleração da gravidade (9,81 m/s2).

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

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

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

(ver figura no documento original)

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

6 - Nos navios petroleiros de porte bruto igual ou superior a 20000 t, às pressupostas avarias especificadas na alínea b) do parágrafo 2 da regra 25 deve ser acrescentada a pressuposta avaria por rasgo das chapas de fundo que se segue:

a) Dimensão longitudinal:

i) Navios de porte bruto igual ou superior a 75000 t - 0,6 L, medido a contar da perpendicular a vante;

ii) Navios de porte bruto inferior a 75000 t - 0,4 L, medido a contar da perpendicular a vante;

b) Dimensão transversal - B/3 em qualquer ponto do fundo;
c) Dimensão vertical - rombo na face exterior do casco.

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

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

h = B/15 (m), com um valor mínimo de 0,76 m

na zona do encolamento, e, em locais sem uma definição clara do encolamento, a linha que define o limite dos tanques de carga deve

ser paralela à linha de fundo chato de meio do navio, tal como é indicado na fig. 3; e

(ver figura no documento original)

b) Estar equipados com tanques de carga concebidos de tal modo que a capacidade de cada um dos tanques de carga não ultrapasse 700 m3, a menos que os tanques ou espaços laterais estejam dispostos do modo indicado na alínea a) do parágrafo 3 e que a distância w seja igual a:

w = 0,4 + (2,4 DW/20000) (m)

com um valor mínimo de 0,76 m.

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

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

Regra 13G

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

1 - A presente regra:

a) Aplica-se aos navios-tanques para transporte de petróleo bruto, de porte bruto igual ou superior a 20000 t, e aos de transporte de produtos refinados, de porte bruto igual ou superior a 30000 t, cujo contrato de construção já tenha sido assinado, cuja quilha já tenha sido assente ou cuja entrega se efectue antes das datas especificadas no parágrafo 1 da regra 13F do presente anexo; e

b) Não se aplica aos navios petroleiros que satisfaçam a regra 13F do presente anexo, cujo contrato de construção tenha sido assinado, cuja quilha tenha sido assente, ou cuja entrega se efectue antes das datas especificadas no parágrafo 1 da regra 13F do presente anexo; e

c) Não se aplica aos navios petroleiros abrangidos pela anterior alínea a), que satisfaçam as alíneas a) e b) do parágrafo 3 da regra 13F, o parágrafo 4 da regra 13F e o parágrafo 5 da regra 13F do presente anexo, excepto no que se refere às distâncias mínimas previstas entre os limites dos tanques de carga e o costado do navio e as chapas do fundo. Neste caso, a protecção lateral não deve ser inferior à especificada no Código Internacional para a Construção e Equipamento de Navios de Transporte de Produtos Químicos Perigosos a Granel para a localização dos tanques de carga dos navios do tipo 2 e a protecção do fundo deve cumprir o disposto na alínea b) do parágrafo 4 da regra 13E do presente anexo.

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

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

b) Todo o navio petroleiro que tenha mais de cinco anos e ao qual se aplique esta regra deve ter a bordo, à disposição das autoridades competentes de qualquer Governo de um Estado Parte da presente Convenção, um arquivo completo com os relatórios das vistorias, incluindo os resultados de todas as medidas de escantilhões requeridas, assim como a lista dos trabalhos realizados sobre a estrutura.

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

4 - Todo o navio petroleiro que não cumpra os requisitos aplicáveis a um navio petroleiro novo, tal como é definido no parágrafo 26 da

regra 1 do presente anexo, deve cumprir os requisitos da regra 13F do presente anexo o mais tardar 25 anos depois da data de entrega, a menos que os tanques laterais ou os espaços do duplo fundo, que não são utilizados para o transporte de hidrocarbonetos e que satisfaçam os requisitos relativos à largura e à altura estabelecidos no parágrafo 4 da regra 13E, protejam pelo menos 30% de L(índice t) sobre toda a altura do navio, de cada lado, ou pelo menos 30% da área projectada do fundo incluída no comprimento L(índice t), em que L(índice t) corresponde à definição contida no parágrafo 2 da regra 13E, caso em que o navio petroleiro deve cumprir a regra 13F o mais tardar 30 anos depois da data da sua entrega.

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

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

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

Regra 24, 4

Localização dos tanques de carga e limitação das suas dimensões

Substituir o texto do parágrafo 4 pelo que se segue:

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

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

(0,5 = (bi/B) + 0,1) L

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

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

(0,25 = (bi/B) + 0,15) L

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

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

ii) Para tanques de carga centrais:

1) Se bi/B for igual ou superior a um quinto: 0,2 L;

2) Se bi/B for inferior a um quinto:

Quando não existir uma antepara no plano longitudinal central: (0,5 (bi/B) + 0,1) L

Quando existir uma antepara no plano longitudinal central (0,25 (bi/B) + 0,1) L

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

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