Decreto n.º 49/99
Protocolo de 1988 à Convenção Internacional das Linhas de Carga, 1966 (Load Lines, 1966), adoptado na Conferência Internacional para Harmonização do Sistema de Vistorias e Certificações, a qual se realizou em Londres na sede da Organização Marítima Internacional - IMO, de 31 de Outubro a 11 de Novembro de 1988

Nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:
Artigo único
É aprovado, para assinatura, o Protocolo de 1988 à Convenção Internacional das Linhas de Carga, 1966, cujo texto em inglês e a respectiva tradução para português seguem em anexo ao presente diploma e dele fazem parte integrante.
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 15 de Outubro de 1999.
Publique-se.
O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.
Referendado em 21 de Outubro de 1999.
O Primeiro-Ministro, António Manuel de Oliveira Guterres.

PROTOCOLO DE 1988 À CONVENÇÃO INTERNACIONAL DAS LINHAS DE CARGA, DE 1966

As Partes no presente Protocolo:

Sendo Partes na Convenção Internacional das Linhas de Carga, de 1966, celebrada em Londres em 5 de Abril de 1966;

Reconhecendo o contributo prestado pela Convenção supramencionada para a promoção da segurança dos navios e bens no mar, bem como da vida humana a bordo;

Reconhecendo também a necessidade de aperfeiçoar as disposições técnicas constantes da Convenção supracitada;

Reconhecendo ainda a necessidade de introduzir, na Convenção acima mencionada, disposições relativas a vistorias e certificação, harmonizadas com as disposições correspondentes contidas noutros instrumentos internacionais;

Considerando que tais necessidades poderão, de uma melhor forma, ser supridas através da celebração de um Protocolo à Convenção Internacional das Linhas de Carga, de 1966;

acordam no seguinte:

Artigo I

Obrigações gerais

1 - As Partes comprometem-se a dar cumprimento às disposições do presente Protocolo e seus anexos, os quais constituem parte integrante do mesmo. Qualquer referência ao Protocolo constitui, em simultâneo, uma referência aos anexos.

2 - Aplicam-se às Partes deste Protocolo as disposições da Convenção Internacional das Linhas de Carga, 1966 (a seguir designada por «a Convenção»), com excepção do artigo 29, de acordo com as alterações e adições enunciadas no presente Protocolo.

3 - Quando necessário, as Partes do presente Protocolo aplicarão as disposições da Convenção e do Protocolo aos navios autorizados a arvorar a bandeira de um Estado que não seja Parte da Convenção nem do Protocolo, de modo a garantir que esses navios não mais beneficiem de tratamento preferencial.

Artigo II

Certificados existentes

1 - Independentemente de quaisquer outras disposições do presente Protocolo, qualquer certificado internacional das linhas de carga que seja válido quando o presente Protocolo entre em vigor relativamente ao governo do Estado cuja bandeira o navio está autorizado o arvorar continuará válido até que expire o seu prazo de validade.

2 - As Partes deste Protocolo não deverão emitir certificados nos termos da Convenção Internacional das Linhas de Carga, 1966, de 5 de Abril de 1966.

Artigo III

Comunicação de informações

As Partes do presente Protocolo comprometem-se a comunicar ao Secretário-Geral da Organização Marítima Internacional (a seguir designada por «a Organização») e a depositar junto dele:

a) O texto das leis, decretos, ordens, regulamentos e outros diplomas que tiverem sido promulgados sobre as diversas matérias abrangidas pelo presente Protocolo;

b) Uma lista de inspectores nomeados ou de organismos reconhecidos que estejam autorizados a actuar em seu nome no que diz respeito às linhas de carga (tendo em vista a sua difusão pelas Partes, que a levarão ao conhecimento dos seus funcionários), bem como uma descrição das responsabilidades específicas confiadas aos inspectores nomeados ou aos organismos reconhecidos e condições de autoridade neles delegada; e

c) Um número suficiente de modelos dos certificados emitidos em conformidade com as disposições do presente Protocolo.

Artigo IV

Assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e adesão

1 - O presente Protocolo ficará aberto para assinatura, na sede da Organização, de 1 de Março de 1989 a 28 de Fevereiro de 1990, e manter-se-á aberto à adesão após essa data. Sob reserva das disposições do parágrafo 3, os Estados poderão tornar-se Partes do Protocolo por:

a) Assinatura sem reservas quanto à ratificação, aceitação ou aprovação; ou

b) Assinatura sob reserva de ratificação, aceitação ou aprovação, seguida de ratificação, aceitação ou aprovação; ou

c) Adesão.

2 - A ratificação, aceitação, aprovação ou adesão será efectuada por depósito de um instrumento, para esse efeito, junto do Secretário-Geral da Organização.

3 - O Protocolo só poderá ser objecto de assinatura sem reservas, quanto à ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, por parte dos

Estados que assinaram, sem reservas, a Convenção, que a aceitaram ou que a ela aderiram.

Artigo V

Entrada em vigor

1 - O presente Protocolo entrará em vigor 12 meses após a data em que se encontrem reunidas as seguintes condições:

a) Pelo menos 15 Estados cujas frotas mercantes representem no total pelo menos 50% da arqueação bruta da frota mundial dos navios de comércio concordaram aderir a este Protocolo, de acordo com as disposições do artigo IV; e

b) Encontrarem-se preenchidas as condições de entrada em vigor do Protocolo de 1988 Relativo à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974;

conquanto este Protocolo não entre em vigor antes de 1 de Fevereiro de 1992.

2 - Para os Estados que depositarem um instrumento de ratificação, de aceitação, de aprovação ou de adesão ao Protocolo, depois de reunidas as condições para a entrada em vigor do mesmo (mas antes dessa data), a ratificação, a aceitação, a aprovação ou a adesão, deverá produzir efeito na data de entrada em vigor do presente Protocolo ou três meses após a data do depósito desse instrumento, se esta data for posterior.

3 - Qualquer instrumento de ratificação, de aceitação, de aprovação ou de adesão depositado após a data da entrada em vigor do Protocolo produzirá efeito três meses depois da data do depósito.

4 - Qualquer instrumento de ratificação, de aceitação, de aprovação ou de adesão entre Partes do Protocolo depositado após a data em que uma emenda ao presente Protocolo ou uma emenda à Convenção seja considerada como aceite, nos termos do artigo VI, aplicar-se-á ao Protocolo ou à Convenção, no seu texto emendado.

Artigo VI

Emendas

1 - O presente Protocolo e, entre as Partes deste, a Convenção poderão ser emendados por qualquer dos processos previstos nos parágrafos seguintes.

2 - Emendas depois de apreciação no seio da Organização:

a) Qualquer emenda proposta por uma parte do Protocolo será transmitida ao Secretário-Geral da Organização, que deverá difundi-la por todos os membros da Organização e por todos os governos contratantes da Convenção com, pelo menos, seis meses de antecedência relativamente à sua apreciação;

b) Qualquer emenda proposta e difundida de acordo com o procedimento acima referido será comunicada ao Comité de Segurança Marítima da Organização, para apreciação;

c) Os Estados que são Partes deste Protocolo, sejam ou não membros da Organização, ficarão autorizados a participar nos trabalhos do Comité de Segurança Marítima, para apreciação e adopção das emendas;

d) As emendas serão adoptadas por maioria de dois terços das Partes do Protocolo presentes e votantes no Comité de Segurança Marítima alargado de acordo com a alínea c) (a seguir designado por «Comité de Segurança Marítima alargado»), desde que esteja presente, quando da votação, pelo menos, um terço das Partes;

e) As emendas adoptadas de acordo com a alínea d) serão comunicadas pelo Secretário-Geral da Organização a todas as Partes do Protocolo, para aceitação;

f):

i) Uma emenda a um artigo ou ao anexo A do presente Protocolo ou, entre as Partes deste, uma emenda a um artigo da Convenção considerar-se-á aceite na data em que se verificar a sua aceitação por dois terços das Partes do Protocolo;

ii) Uma emenda ao anexo B do presente Protocolo ou, entre as Partes deste, uma emenda a um anexo da Convenção considerar-se-á como tendo sido aceite:

aa) Findo um período de dois anos a contar da data em que for comunicada às Partes do Protocolo, para aceitação; ou

bb) No final de qualquer outro período, que, todavia, não será inferior a um ano, se assim for decidido no momento da sua adopção por maioria de dois terços das partes presentes e votantes no Comité de Segurança Marítima alargado.

No entanto, se durante o período especificado mais de um terço das Partes, ou Partes cujas frotas mercantes constituam, pelo menos, 50% da arqueação bruta das frotas mercantes de todas as Partes, notificarem o Secretário-Geral da Organização de que se opõem à emenda, esta não será considerada como tendo sido aceite;

g):

i) Uma emenda adoptada nos termos da alínea f), i), entrará em vigor, relativamente às Partes do Protocolo que a aceitaram, seis meses após a data em que se considere como tendo sido aceite. Se uma Parte a aceitar depois desta data, a mesma entrará em vigor seis meses após a sua data de aceitação;

ii) Uma emenda adoptada nos termos da alínea f), ii), entrará em vigor para todas as Partes do Protocolo, com excepção daquelas que apresentaram objecções à mesma, em conformidade com esta alínea, e as não tenham retirado seis meses após a data em que se considere aquela como tendo sido aceite. No entanto, antes da data fixada para a entrada em vigor de uma emenda, qualquer das Partes poderá notificar o Secretário-Geral da Organização de que se dispensa da adopção dessa emenda por período não superior a um ano a contar da data da sua entrada em vigor, ou por um período mais longo, no caso de a maioria de dois terços das Partes presentes e votantes no Comité de Segurança Marítima alargado assim o decidir quando da adopção da mesma.

3 - Emenda por uma Conferência:

a) A pedido formulado por uma Parte do Protocolo, apoiada por, pelo menos, um terço das Partes, a Organização convocará uma Conferência das Partes para apreciar emendas ao Protocolo e à Convenção;

b) As emendas adoptadas nesta Conferência por maioria de dois terços das Partes presentes e votantes serão comunicadas pelo Secretário-Geral da Organização a todas as Partes, para aceitação;

c) A menos que a Conferência decida de outro modo, uma emenda considerar-se-á como tendo sido aceite e entrará em vigor pelos processos previstos, respectivamente, nas alíneas f) e g) do parágrafo 2, se as referências feitas nessas alíneas ao Comité de Segurança Marítima alargado forem entendidas como feitas à Conferência.

4 - a) Uma Parte que tenha aceite uma emenda adoptada nos termos da alínea f), ii), do parágrafo 2, a qual tenha entrado em

vigor, não será obrigada a alargar os benefícios deste Protocolo no que respeita a certificados passados a um navio autorizado a arvorar a bandeira de um Estado que é Parte, se esta, de acordo com o parágrafo supra, tiver objectado à referida emenda e não tiver retirado essa objecção, na medida em que esses certificados se reportem a assuntos do âmbito da emenda em questão.

b) Uma Parte que tenha aceite uma emenda adoptada nos termos da alínea f), ii), do parágrafo 2, a qual tenha entrado em vigor, deverá alargar os benefícios do presente Protocolo no que respeita a certificados passados a um navio autorizado a arvorar a bandeira de um Estado que é Parte, se esta tiver notificado o Secretário-Geral da Organização, de acordo com a alínea g), ii), do parágrafo 2, de que se dispensa da adopção da referida emenda.

5 - Salvo disposição em contrário, uma emenda feita em aplicação do presente artigo e que diga respeito à estrutura de um navio só será aplicável a navios cuja quilha foi assente, ou que se encontrem em fase idêntica de construção à data da entrada em vigor dessa emenda ou posteriormente.

6 - Qualquer declaração de aceitação ou de objecção relativa a uma emenda ou qualquer notificação comunicada nos termos da alínea g), ii), do parágrafo 2 será dirigida, por escrito, ao Secretário-Geral da Organização, que, por sua vez, informará todas as Partes do Protocolo dessa comunicação e da data de recepção da mesma.

7 - O Secretário-Geral da Organização informará todas as Partes do presente Protocolo de qualquer emenda que entre em vigor nos termos deste artigo, assim como da data de entrada em vigor dessa emenda.

Artigo VII

Denúncia

1 - O presente Protocolo pode ser denunciado, em qualquer momento, por qualquer das Partes depois de decorrido um período de cinco anos a contar da data em que o Protocolo entre em vigor relativamente a essa Parte.

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

3 - A denúncia produzirá efeito um ano após a data em que a sua notificação tenha sido recebida pelo Secretário-Geral da

Organização, ou decorrido prazo mais lato, de acordo com o estimulado no instrumento de denúncia.

4 - Uma denúncia da Convenção por uma Parte considerar-se-á uma denúncia do presente Protocolo por essa mesma Parte e produzirá efeito na mesma data em que a denúncia da Convenção o produzir, de acordo com o parágrafo 3 do artigo 30 da Convenção.

Artigo VIII

Depositário

1 - O presente Protocolo será depositado junto do Secretário-Geral da Organização (a seguir designado por «o depositário»).

2 - O depositário deverá:

a) Informar os governos de todos os Estados que tenham assinado o Protocolo ou que a ele tenham aderido:

i) De cada nova assinatura ou de novo depósito de um instrumento de ratificação, de aceitação, de aprovação ou de adesão, bem como da data do mesmo;

ii) Da data de entrada em vigor do Protocolo;

iii) Do depósito de todo o instrumento de denúncia do Protocolo, da data em que esse instrumento foi recebido, bem como da data em que a denúncia produz efeito;

b) Remeter cópias autenticadas do presente Protocolo aos governos de todos os Estados que o assinaram ou que a ele aderiram.

3 - Logo que o presente Protocolo entre em vigor, o depositário remeterá uma cópia autenticada do mesmo ao Secretariado das Nações Unidas, para registo e publicação, de acordo com o artigo 102 da Carta das Nações Unidas.

Artigo IX

Línguas

O presente Protocolo é reduzido a escrito num exemplar único, nas línguas árabe, chinesa, inglesa, francesa, russa e espanhola, sendo os seus textos igualmente autênticos.

Celebrado em Londres aos 11 dias do mês de Novembro de 1989.

Como testemunho do que os abaixo assinados, devidamente autorizados para o efeito pelos respectivos governos, apuseram as suas assinaturas no presente Protocolo.

ANEXO A

Modificações e adições aos artigos da Convenção Internacional das Linhas de Carga, 1966

Artigo 2, «Definições». - O texto existente do parágrafo 8) é substituído pelo seguinte:

«8) O comprimento considera-se igual a 96% do comprimento total, medido numa linha de água situada a uma distância da linha da quilha igual a 85% do pontal mínimo de traçado ou à distância da face de vante da roda de proa até ao eixo da madre do leme, naquela linha de água, se este valor for superior. Quando o contorno da roda de proa for côncavo acima da linha de água correspondente, a 85% do pontal mínimo de traçado, tanto a extremidade de proa do comprimento total como a face de vante da roda de proa serão tomados na projecção vertical para essa linha de água localizada no ponto mais a ré do contorno da roda de proa (acima daquela linha de água). Nos navios projectados com diferença de imersão, a linha de água na qual se mede este comprimento deverá ser paralela à linha de água do projecto.»

Juntar um novo parágrafo, o 9), com o seguinte texto:

«9) 'Data de aniversário' significa o dia e o mês de cada ano, correspondentes à data limite de validade do certificado em causa.»

Artigos 3, 12, 16 e 21. - Do texto existente destes artigos deverão retirar-se todas as referências a 1966, relativas ao certificado internacional das linhas de carga.

Artigo 4, «Aplicação». - O texto do parágrafo 3) é substituído pelo seguinte:

«3) As regras contidas no anexo I aplicam-se a navios novos, salvo disposição em contrário.»

Artigo 5, «Excepções». - Na alínea c) do parágrafo 2) as palavras «Punta Norte» são substituídas por «Punta Rasa» (Cabo San Antonio)».

Artigo 13, «Vistorias, inspecções e marcações». - O título existente é substituído pelo seguinte: «Vistorias e marcações».

Nas l. 1, 4 e 7 substituir as palavras «vistorias, inspecções e marcações» por «vistorias e marcações».

Artigo 14, «Vistorias e inspecções iniciais e periódicas dos navios». - O título é substituído pelo seguinte: «Vistorias iniciais, anuais e de renovação».

O texto existente é substituído pelo seguinte:

«1) Um navio terá de submeter-se às vistorias a seguir especificadas:

a) Uma vistoria inicial, antes de o navio entrar em serviço, a qual compreenderá uma inspecção completa à sua estrutura e ao seu equipamento, na medida em que o navio está abrangido pela presente Convenção. A vistoria permitirá verificar se as disposições, os materiais e os escantilhões satisfazem inteiramente os requisitos da Convenção;

b) Uma vistoria de renovação (do certificado) a intervalos determinados pela Administração, mas não superiores a cinco anos, excepto se os parágrafos 2), 5), 6) e 7) do artigo 19 forem aplicáveis, permitirá verificar se a estrutura, o equipamento, as disposições, os materiais e os escantilhões respeitam, inteiramente, os termos da Convenção;

c) Uma vistoria anual a efectuar nos três meses anteriores ou posteriores à data de aniversário do certificado para verificar se:

i) O casco ou as superstruturas não sofreram alterações que possam afectar os cálculos que determinam a posição da linha de carga;

ii) As instalações e aprestos para protecção das aberturas, balaustradas e resbordos do convés, bem como meios de acesso aos alojamentos da tripulação, se mantêm em bom estado de conservação;

iii) As marcas de bordo livre estão correcta e permanentemente gravadas;

iv) Foram prestadas as informações exigidas pela regra 10.

2) As vistorias anuais referidas na alínea c) do parágrafo 1 deste artigo ficarão registadas no certificado internacional das linhas de carga ou no certificado internacional de isenção das linhas de carga, passado aos navios isentos ao abrigo das disposições do parágrafo 2) do artigo 6 da presente Convenção.»

Artigo 16, «Emissão de certificados». - Suprimir o parágrafo 4).

Artigo 17, «Certificados emitidos por outro governo». - O título existente é substituído pelo seguinte: «Certificados emitidos ou autenticados por outro governo».

O texto do parágrafo 1) é substituído pelo seguinte:

«1) Um governo contratante pode, a pedido de outro governo contratante, vistoriar um navio, após o que, verificando que estão cumpridas as formalidades da presente Convenção, passará ou autorizará a emissão do certificado internacional das linhas de carga a esse navio e, se necessário, poderá autenticar ou autorizar a autenticação do certificado a bordo do navio, de acordo com a Convenção.»

No parágrafo 4) suprimir a referência a 1966.

Artigo 18, «Modelos dos certificados». - O texto é substituído pelo seguinte:

«Os certificados obedecerão aos modelos de impresso constantes do anexo III da presente Convenção. Se a língua utilizada não for o inglês ou o francês, o texto incluirá tradução numa destas línguas.»

Artigo 19, «Prazo de validade dos certificados». - Este título é substituído pelo seguinte: «Duração e validade dos certificados».

O texto existente é substituído pelo seguinte:

«1) Um certificado internacional das linhas de carga será emitido por um determinado período de tempo, a fixar pela Administração, e o seu prazo de validade não poderá exceder cinco anos.

2):

a) Não obstante as disposições do parágrafo 1), se uma vistoria de renovação se efectuar nos três meses anteriores à data em que o prazo de validade do certificado existente expira, o novo certificado será válido a partir da data de conclusão da vistoria de renovação

até um período máximo de cinco anos, a contar da data em que o prazo de validade do certificado existente expire;

b) Quando uma vistoria de renovação se completa findo o prazo de validade do certificado existente, o novo certificado será válido a partir da data de conclusão da vistoria de renovação até um período máximo de cinco anos a contar da data em que o prazo de validade do certificado existente expire;

c) Se a vistoria de renovação ficar concluída com uma antecedência superior a três meses relativamente à data limite do certificado existente, o novo certificado será válido a partir da data de conclusão da vistoria de renovação até um período máximo de cinco anos a contar da data de conclusão da nova vistoria.

3) Se um certificado for emitido por um período inferior a cinco anos, a Administração poderá prorrogar esse prazo de validade para além da sua data de expiração, até ao período máximo especificado no parágrafo 1), desde que as vistorias anuais, referidas no artigo 14, aplicáveis quando um certificado é emitido por um período de cinco anos, sejam efectuadas convenientemente.

4) Se, depois da vistoria de renovação referida na alínea b) do parágrafo 1) do artigo 14, não puder ser emitido um novo certificado para o navio antes de expirar o prazo de validade do certificado existente, a pessoa ou a organização encarregada da vistoria poderá prorrogar o prazo de validade do certificado existente por um período não superior a cinco meses. Esta prorrogação ficará registada no certificado e só será concedida se não se verificarem alterações na estrutura, no equipamento, nas disposições, nos materiais ou nos escantilhões que afectem o bordo livre do navio.

5) Se o prazo de validade de um certificado expirar quando o navio estiver num porto onde não será vistoriado, a Administração poderá prorrogar o prazo de validade do certificado; contudo, esta prorrogação só será concedida com a finalidade de permitir que o navio termine a sua viagem até ao porto no qual será vistoriado e, também, só em casos tidos por razoáveis e convenientes. Nenhum certificado será prorrogado por período superior a três meses. O navio ao qual é concedida a prorrogação não será autorizado, à sua chegada ao porto de vistoria e em virtude de tal prorrogação, a deixar aquele porto sem obter um novo certificado. Finda a vistoria de renovação, o novo certificado será válido por um período não superior cinco anos a contar da data limite de validade do certificado existente, antes de concedida a prorrogação.

6) Um certificado passado a um navio que efectue viagens de curta duração que não tenha sido prorrogado de acordo com as disposições supra deste artigo poderá ser prorrogado pela Administração por um prazo não superior a um mês a contar da data limite de validade nele fixada. Concluída a vistoria de renovação, o novo certificado será válido por um prazo não superior a cinco anos a contar da data em que expirou o prazo de validade do certificado existente, antes da concessão da prorrogação.

7) Em circunstâncias especiais, determinadas pela Administração, um novo certificado não necessita ser datado a partir da data em que expirou a validade do certificado existente, de acordo com os parágrafos 2), 5) e 6). Nestas circunstâncias especiais, o novo certificado será válido por um período não superior a cinco anos a contar da data de conclusão da vistoria de renovação.

8) Se a vistoria anual estiver concluída antes do período especificado no artigo 14, então:

a) A data de aniversário constante do certificado será emendada através do registo de uma data posterior, não superior a três meses em relação à data na qual a vistoria foi concluída;

b) As vistorias anuais seguintes requeridas pelo artigo 14 serão efectuadas a intervalos determinados pelo mesmo artigo, com base na data de aniversário mais recente;

c) A data limite de validade poderá não ser alterada desde que sejam efectuadas uma ou mais vistorias anuais, de forma que os intervalos máximos compreendidos entre as vistorias requeridas pelo artigo 14 não sejam excedidos.

9) O certificado internacional das linhas de carga será cancelado num dos seguintes casos:

a) Se no casco ou nas superstruturas do navio tiverem sido efectuadas modificações que exijam um bordo livre maior;

b) Se as instalações e disposições mencionadas na alínea c) do parágrafo 1) do artigo 14 não se mantiverem em estado de bom funcionamento;

c) Se o certificado não apresentar um registo que demonstre que o navio foi vistoriado em conformidade com a alínea c) do parágrafo 1) do artigo 14;

d) Se a resistência estrutural do navio tiver diminuído a ponto de este não evidenciar a segurança desejada.

10):

a) O prazo de validade de um certificado internacional de isenção das linhas de carga emitido pela Administração a um navio isento ao abrigo do parágrafo 2) do artigo 6 não deverá exceder cinco anos. Este certificado ficará sujeito a processos de renovação, autenticação, prorrogação e cancelamento idênticos aos estabelecidos neste artigo para o certificado internacional das linhas de carga;

b) O prazo de validade de um certificado internacional de isenção das linhas de carga passado a um navio isento nos termos do parágrafo 4) do artigo 6 será limitado à duração da viagem simples para a qual esse certificado foi emitido.

11) O certificado passado a um navio por uma Administração perde a validade se esse navio mudar de bandeira.»

Artigo 21, «Controlo». - Na alínea c) do parágrafo 1) a referência a «parágrafo 3)» é substituída por «parágrafo 9)».

ANEXO B

Modificações e adições aos anexos da Convenção Internacional das Linhas de Carga, 1966

ANEXO I

Regras para determinação das linhas de carga

CAPÍTULO I

Generalidades

Regra 1

Resistência do casco

Este título é substituído por «Resistência do navio».

Na primeira frase da regra, a palavra «casco» é substituída por «navio».

Regra 2

Aplicação

São adicionados os seguintes novos parágrafos 6) e 7):

«6) O parágrafo 2) da regra 22 e a regra 27 aplicam-se unicamente aos navios cuja quilha é assente ou que se encontram em fase idêntica de construção à data da entrada em vigor do Protocolo de 1988 à Convenção Internacional das Linhas de Carga, 1966, ou em data posterior.

7) Os navios que não sejam abrangidos pelo parágrafo 6) cumprirão com o disposto quer na regra 27 da presente Convenção (com emendas) quer na regra 27 da Convenção Internacional das Linhas de Carga, 1966 (aprovada em 5 de Abril de 1966), conforme determinado pela Administração.»

Regra 3

Definições dos termos empregados nos anexos

O texto do actual parágrafo 1) é substituído pelo seguinte:

«1) Comprimento. - O comprimento (C) é igual a 96% do comprimento total numa linha de água situada a uma distância da linha da quilha igual a 85% do pontal mínimo de traçado ou à distância da face de vante da roda de proa até ao eixo da madre do leme, naquela linha de água, se este valor for superior. Quando o contorno da roda de proa for côncavo acima da linha de água correspondente a 85% do pontal mínimo de traçado, tanto a extremidade de proa do comprimento total como a face de vante da roda de proa serão tomados na projecção vertical para essa linha de água localizada no ponto mais a ré do contorno da roda de proa (acima daquela linha de água).

Nos navios projectados com diferença de imersão, a linha de água na qual se mede este comprimento deverá ser paralela à linha de água do projecto.»

Na alínea b) do parágrafo 5) as palavras «linhas na ossada, do vau e baliza» são substituídas por «linhas de traçado do convés e do costado».

Regra 5

Marca de bordo livre

Na última frase da regra, a referência «(fig. 2)» é eliminada.

Regra 9

Verificação das marcas

A referência a 1966, relativa ao certificado internacional das linhas de carga, é eliminada.

CAPÍTULO II

Condições para a atribuição do bordo livre

Regra 10

Informações a prestar aos comandantes

O texto do parágrafo 2) deve ser substituído pelo seguinte:

«2) Todo o navio ao qual, no final da construção, não seja exigida uma prova de estabilidade, por força da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar que esteja em vigor:

a) Será submetido a essa prova com o objectivo de determinar o seu deslocamento real e a posição do centro de gravidade na condição de navio leve;

b) Colocará a bordo, à disposição do comandante e em documento aprovado, toda a informação de base que lhe permita obter, de modo rápido e simples, uma orientação exacta sobre a estabilidade do navio em todas as situações normais de serviço;

c) Manterá, sempre, a bordo informação aprovada relativamente à sua estabilidade, com os justificativos de que a mesma foi aprovada pela Administração;

d) Será dispensado, se a Administração assim o entender, da referida prova de estabilidade no final da construção, desde que disponha de dados básicos obtidos mediante prova de estabilidade realizada a um navio gémeo e se demonstre, a contento da Administração, que com esses dados básicos é possível obter informação exacta sobre a estabilidade do navio.»

Regra 15

Escotilhas fechadas por coberturas móveis, com vedação estanque à intempérie de encerados e trancas

Na última frase do parágrafo 5) inserir a palavra «linear» depois da palavra «interpolação».

Regra 22

Embornais, tomadas de água e descargas

Na primeira frase do parágrafo 1) intercalar as palavras «salvo nos casos previstos pelo parágrafo 2)» a seguir a «entrada de água».

Adicionar o parágrafo seguinte ao texto existente:

«2) Só devem ser permitidos os embornais que atravessam o forro exterior das superstruturas fechadas, utilizadas para o transporte de carga, nos casos em que, quando o navio adorne 5º a um ou outro bordo, o ponto mais baixo do pavimento do bordo livre não submerja.

Nos restantes casos, a drenagem deverá desaguar no interior do navio, como estabelecido na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar que esteja em vigor.»

Os actuais parágrafos 2) a 5) passam a ser 3) a 6).

No novo parágrafo 4), a referência a «parágrafo 1)» é substituída por «parágrafo 2)».

Na primeira frase do novo parágrafo 6) as palavras «Todas as válvulas e outros dispositivos» são substituídas por «Todos os acessórios fixos ao casco e válvulas».

Regra 23

Vigias

No parágrafo 2) da regra o termo «linha de água carregada» é substituído por «linha de carga de Verão (ou linha de carga de Verão para o transporte de madeira no convés, desde que tal linha tenha sido atribuída)».

Regra 24

Resbordos

Na primeira frase do parágrafo 2) as palavras «área calculada» são substituídas pelas palavras «área calculada de acordo com o parágrafo 1)».

Na segunda frase do parágrafo 2) a palavra «linear» é intercalada depois da palavra «interpolação».

No parágrafo 3) as palavras «Nos navios providos de tronco que não satisfaça» devem ser substituídas por «Nos navios providos de tronco que não satisfaça».

Nota. - Não altera a tradução portuguesa.

CAPÍTULO III

Bordos livres

Regra 27

Tipos de navios

O actual texto é substituído pelo seguinte:

«1) Para o cálculo do bordo livre, os navios serão divididos em tipo A e tipo B.

Navios do tipo A

2) Um navio do tipo A é o que:

a) Foi projectado para transportar somente cargas líquidas a granel;

b) Tem uma grande integridade no pavimento exposto e apenas pequenas aberturas de acesso aos compartimentos de carga, fechadas por tampas estanques, de aço ou outro material equivalente, providas de juntas; e

c) Tem uma baixa permeabilidade nos compartimentos de carga cheios.

3) Um navio do tipo A de comprimento superior a 150 m ao qual foi atribuído um bordo livre inferior ao de um navio do tipo B, quando

carregado de acordo com as disposições do parágrafo 11), deverá poder suportar o alagamento de um ou vários compartimentos, com uma permeabilidade suposta de 0,95 de acordo com as avarias hipotéticas especificadas no parágrafo 12), e permanecer a flutuar num estado de equilíbrio satisfatório nos termos do parágrafo 13). Num navio deste tipo, a casa das máquinas será considerada como compartimento alagável, mas com uma permeabilidade de 0,85.

4) A um navio do tipo A será atribuído um bordo livre não inferior ao fixado na tabela A da regra 28.

Navios do tipo B

5) Todos os navios que não satisfaçam aos requisitos dos parágrafos 2) e 3) dos navios do tipo A serão considerados como navios do tipo B.

6) Aos navios do tipo B que, em situação de categoria 1, dispuserem de escotilhas dotadas de coberturas em conformidade com as disposições da regra 15, à excepção das do parágrafo 7) desta regra, serão atribuídos bordos livres com base nos valores estipulados na tabela B da regra 28, aumentados dos valores indicados na tabela seguinte:

Aumento do bordo livre, em relação ao bordo livre tabular, para os navios do tipo B cujas coberturas das escotilhas não satisfazem às disposições do parágrafo 7) da regra 15 ou da regra 16

(ver tabela no documento original)

7) Aos navios do tipo B que em situação de categoria 1 tenham escotilhas dotadas de coberturas em conformidade com as disposições do parágrafo 7) da regra 15 ou da regra 16, salvo disposições em contrário dos parágrafos 8) a 13), inclusive, da presente regra, serão atribuídos os bordos livres indicados na tabela B da regra 28.

8) Aos navios do tipo B de comprimento superior a 100 m poderão ser atribuídos bordos livres inferiores aos estipulados no parágrafo 7) desta regra, desde que, tendo em conta a redução concedida, a Administração considere que:

a) As medidas adoptadas para a protecção da tripulação são satisfatórias;

b) Os meios de descarga da água são adequados;

c) As escotilhas inseridas nas categorias 1 e 2 satisfazem às disposições da regra 16 e possuem resistência adequada, devendo ser dispensada especial atenção aos dispositivos adoptados para vedação e fixação; e

d) O navio, quando carregado nos termos do parágrafo 11), terá de suportar o alagamento de qualquer compartimento ou compartimentos, com uma permeabilidade suposta de 0,95, em consequência das hipotéticas avarias especificadas no parágrafo 12), e permanecer a flutuar em estado de equilíbrio satisfatório, como estipulado no parágrafo 13). Num navio deste tipo, de comprimento superior a 150 m, a casa das máquinas será considerada como compartimento alagável, com uma permeabilidade de 0,85.

9) Para calcular o bordo livre dos navios do tipo B que satisfaçam às disposições dos parágrafos 8), 11), 12) e 13) desta regra, os valores da tabela B da regra 28 não sofrerão redução superior a 60% da diferença verificada entre os valores indicados nas tabelas B e A para os correspondentes comprimentos dos navios.

10):

a) A redução de bordo livre tabular permitida nos termos do parágrafo 9) poderá ser aumentada até à diferença total existente entre os valores da tabela A e da tabela B da regra 28, desde que o navio cumpra as disposições seguintes:

i) Da regra 26, salvo no que respeita ao parágrafo 4), como se se tratasse de um navio do tipo A;

ii) Dos parágrafos 8), 11) e 13) da presente regra; e

iii) Do parágrafo 12) da presente regra, desde que, por todo o comprimento do navio, se suponha uma avaria em qualquer antepara transversal que origine a inundação, em simultâneo, de dois compartimentos adjacentes dispostos no sentido longitudinal, salvo se essa avaria não afectar as anteparas limites da casa das máquinas;

b) Num navio deste tipo, de comprimento superior a 150 m, a casa das máquinas será considerada como compartimento alagável com uma permeabilidade de 0,85.

Condição inicial de carga

11) A condição inicial de carga antes do alagamento será determinada do seguinte modo:

a) O navio é carregado até à sua linha de flutuação de Verão, supondo-se a linha da quilha na horizontal.

b) Para calcular a altura do centro de gravidade, aplicam-se os seguintes princípios:

i) A sua carga é homogénea;

ii) Todos os compartimentos de carga, à excepção dos mencionados na alínea iii), mas incluindo os compartimentos destinados a ficar parcialmente cheios, serão considerados totalmente cheios, excepto no caso de cargas líquidas, em que cada compartimento será considerado 98% cheio;

iii) Se o navio navegar carregado à sua marca de Verão, com compartimentos vazios, estes serão considerados vazios caso a altura do centro de gravidade assim calculada não seja inferior à calculada nos termos da alínea ii);

iv) Cada um dos tanques e espaços destinados a líquidos e produtos de consumo poderá dispor de 50% das suas capacidades. É suposto que, para cada tipo de líquido, pelo menos, um par de tanques transversais ou um só tanque central disponha da maior superfície livre possível e que o tanque ou a combinação de tanques considerados sejam aqueles onde o efeito das superfícies livres é maior. Em cada um desses tanques o centro de gravidade do conteúdo será calculado passando pelo centro do volume do tanque. Os restantes tanques considerar-se-ão completamente vazios ou completamente cheios e a distribuição dos líquidos pelos tanques será efectuada de modo que se obtenha a altura máxima possível acima da quilha para o centro de gravidade;

v) Considerar-se-á o efeito máximo de superfície livre líquida num ângulo de inclinação não superior a 5º em cada compartimento que contenha líquidos, de acordo com a alínea ii), excepto nos compartimentos que contenham líquidos para consumo, como determinado pela alínea iv).

Em alternativa, poder-se-á utilizar o efeito real de superfície livre líquida, desde que a Administração aceite esses métodos de cálculo;

vi) Os pesos serão calculados com base nos seguintes valores para pesos específicos:

Água salgada - 1,025;

Água doce - 1,000;

Combustível líquido (fuel) - 0,950;

Óleo diesel - 0,900;

Óleo lubrificante - 0,900.

Hipóteses de avaria

12) Na caracterização da avaria hipotética, adoptam-se os seguintes princípios:

a) A extensão vertical da avaria é, em todos os casos, considerada a partir da linha de base para cima, sem limites;

b) A extensão transversal da avaria será igual ao menor dos valores B/5 ou 11,5 m, medida desde a face interior do costado e perpendicularmente ao eixo longitudinal do navio, no plano de flutuação da linha de carga de Verão;

c) Se uma avaria de menor extensão que a indicada nas alíneas a) e b) originar situações de maior gravidade, esta avaria será a adoptada;

d) Salvo disposição em contrário prevista pela alínea a) do parágrafo 10), o alagamento será limitado a um só compartimento situado entre anteparas transversais adjacentes, na condição de que o limite longitudinal interior do compartimento não se localize dentro da extensão transversal da suposta avaria. As anteparas transversais que limitam os tanques laterais e não se estendem a toda a boca do navio não se consideram com avaria se tiverem um comprimento superior à extensão transversal da avaria considerada na alínea b).

Se uma antepara transversal formar ressaltos ou recessos de comprimento até 3 m, situados dentro da extensão transversal da avaria suposta nos termos da alínea b), a mesma considera-se intacta e os compartimentos adjacentes poderão ser alagados isoladamente. Contudo, se dentro da extensão transversal da avaria considerada existir um degrau ou um recesso com mais de 3 m de comprimento numa antepara transversal, os dois compartimentos adjacentes a essa mesma antepara serão considerados alagados. O ressalto formado pela antepara e pela parte superior do tanque do

pique de ré não será considerado como degrau para efeitos da presente regra;

e) Se se verificar que uma antepara transversal principal situada dentro da extensão transversal da avaria suposta tem ressaltos com mais de 3 m numa zona de tanques de duplo fundo ou de tanques laterais do costado adjacentes a essa parte da antepara, os mesmos serão considerados alagados simultaneamente. Se o tanque lateral do costado tiver aberturas para um ou vários porões, tais como aberturas para a carga de grão, esse porão ou porões serão considerados alagados simultaneamente. De igual modo, num navio projectado para o transporte de cargas líquidas, se um tanque lateral do costado tiver aberturas para compartimentos adjacentes, tais compartimentos serão considerados vazios e alagados simultaneamente. Aplicam-se estas disposições mesmo que essas aberturas sejam dotadas de dispositivos de fecho, salvo no caso em que estejam instaladas válvulas de corrediça nas anteparas situadas entre os tanques e tais válvulas sejam accionadas do convés. As portas de visita com os pernes próximos entre si consideram-se equivalentes a uma antepara sem orifícios, salvo quando existam aberturas nos tanques laterais superiores, que lhes permitam comunicar com os porões;

f) Estando previsto o alagamento de dois compartimentos adjacentes dispostos em sentido longitudinal, a distância mínima que separa as anteparas transversais principais estanques será de 1/3 L(elevado a 2/3) ou de 14,5 m, no caso de este valor ser menor, para que se considere eficaz. Se a distância entre as anteparas transversais for menor, considerar-se-á que uma ou mais dessas anteparas são inexistentes, de forma a conseguir-se um espaçamento mínimo entre as anteparas.

Condições de equilíbrio

13) Depois do alagamento, a condição de equilíbrio considera-se satisfatória se:

a) Tendo em conta o aumento da imersão, o adornamento e o caimento, a linha de flutuação final ficar abaixo da borda inferior de qualquer abertura que permita o alagamento progressivo descendente. Nessas aberturas incluem-se os respiradouros, os ventiladores e as aberturas fechadas com portas estanques à intempérie (mesmo que cumpram com o disposto na regra 12) ou tampas de escotilha [mesmo que cumpram com o disposto na regra 16 ou no parágrafo 4) da regra 19], podendo excluir-se as aberturas que se fecham com portas de visita e os agulheiros rentes ao pavimento (de acordo com o disposto na regra 18), as tampas

das escotilhas de carga do tipo descrito no parágrafo 2) da regra 27, as portas de corrediça estanques comandadas à distância e as vigias fixas (que cumpram com o disposto na regra 23). Contudo, as portas que separam a casa das máquinas principal do compartimento da máquina do leme podem ser portas estanques de charneira com fecho rápido, que permaneçam fechadas no mar, quando não utilizadas, desde que a soleira inferior das portas esteja acima da linha de flutuação correspondente à carga de Verão;

b) Existindo encanamentos, condutas ou túneis dentro da extensão da avaria suposta na alínea b) do parágrafo 12), forem tomadas medidas tendentes a impedir que, através dos mesmos, se verifique um alagamento progressivo a compartimentos distintos daqueles a serem supostamente alagados para efeitos dos cálculos efectuados relativamente a cada avaria;

c) O ângulo de adornamento resultante de um alagamento assimétrico não exceder 15º. Poderá admitir-se um ângulo de inclinação até 17º se nenhuma parte do convés imergir;

d) A altura metacêntrica for positiva quando do alagamento;

e) Imergir qualquer parte do convés situada fora do compartimento supostamente alagado, num determinado caso de avaria, ou, se em qualquer outro caso, existirem dúvidas quanto à margem de estabilidade verificada após o alagamento, a estabilidade residual terá de ser analisada. Esta poderá ser suficiente se a curva dos braços endireitantes tiver uma amplitude mínima de 20º a partir da posição de equilíbrio e se dentro dessa amplitude o braço endireitante máximo for, pelo menos, de 0,1 m. A área abaixo da curva dos braços endireitantes dentro dessa amplitude não será inferior a 0,0175 m.rad. A Administração tomará em consideração o risco potencial que representam as aberturas protegidas e não protegidas, que possam ficar temporariamente imersas dentro dos limites da estabilidade residual;

f) A Administração considerar suficiente a estabilidade nas etapas intermédias do alagamento.

Navios sem meios de propulsão própria

14) A um batelão, barcaça ou outros navios desprovidos de meios de propulsão própria será atribuído um bordo livre em conformidade com o disposto nas presentes regras. Às barcaças que se encontrem nas condições impostas pelos parágrafos 2) e 3) podem ser atribuídos bordos livres do tipo A:

a) A Administração deverá examinar, em especial, a estabilidade das barcaças que transportem carga no convés exposto. As cargas estivadas no convés só poderão ser transportadas em barcaças às quais seja atribuído o bordo livre do tipo B;

b) Contudo, o disposto na regra 25, nos parágrafos 2) e 3) da regra 26 e na regra 39 não se aplica a barcaças não tripuladas;

c) Às barcaças não tripuladas, as quais, no convés de bordo livre, apenas possuam pequenas aberturas de acesso fechadas por tampas providas de juntas estanques à água, em aço ou de outro material equivalente, poderá ser atribuído um bordo livre inferior em 25% aos que são calculados em conformidade com as presentes regras.»

Regra 37

Deduções para superstruturas e troncos

No parágrafo 2), relativamente à nota patente sob as tabelas para os navios do tipo A e do tipo B, as palavras «e troncos» são intercaladas a seguir à palavra «superstruturas».

Regra 38

Tosado

No parágrafo 12), na definição de «y», as palavras «extremidade da linha do tosado» são substituídas por «na perpendicular de vante ou de ré».

Regra 40

Bordos livres mínimos

Na primeira frase do parágrafo 4) as palavras «parágrafo 1)» são substituídas por «parágrafo 3)».

CAPÍTULO IV

Disposições especiais para navios com bordo livre para transporte de madeira no convés

Regra 44

Estiva

O texto existente é substituído pelo seguinte:

«Generalidades

1) As aberturas no convés exposto, sobre as quais a carga é estivada, serão convenientemente fechadas e trancadas.

Os ventiladores e respiradouros deverão ser protegidos de modo eficiente.

2) As cargas de madeira no convés deverão estender-se, pelo menos, por todo o comprimento disponível, isto é, pelo comprimento total do poço ou poços existentes entre as superstruturas.

Se não houver superstrutura na extremidade de ré, a carga de madeira deverá alongar-se, pelo menos, até à extremidade de ré da escotilha mais a ré.

A carga de madeira no convés deverá estender-se transversalmente o mais possível até à borda do navio, deixando o espaço necessário para obstáculos, tais como balaustradas, escoras de borda falsa, prumos, acesso de pilotos, etc., na condição de que qualquer espaço formado à borda do navio não exceda, em média, 4% da boca. A madeira será estivada, tão solidamente quanto possível, até, pelo menos, à altura normal de uma superstrutura que não seja um salto de popa.

3) No caso de navios que navegam no Inverno, numa zona periódica de Inverno, a altura da carga de madeira no convés exposto não deverá exceder um terço da boca máxima do navio.

4) O carregamento de madeira no convés será estivado de modo compacto, devidamente peado e seguro. Não deverá interferir, de modo algum, com a navegação ou com o serviço do navio.

Prumos

5) Os prumos, se exigidos pela natureza da madeira transportada, terão resistência apropriada, tendo em consideração a boca do navio; a resistência dos prumos não deverá exceder a da borda falsa e o intervalo entre eles estará de harmonia com o comprimento e natureza da madeira transportada, não devendo exceder 3 m. Deverão existir cantoneiras fortes, suportes metálicos ou quaisquer outros dispositivos igualmente resistentes para imobilizar os prumos nas suas posições.

Peias

6) A carga de madeira no convés será amarrada, com segurança, em todo o seu comprimento, por um sistema de peias aprovado pela Administração para a natureza da madeira transportada.

Estabilidade

7) Será prevista uma margem segura de estabilidade para todas as condições de carga da viagem, tendo em conta aumentos de peso como os resultantes da absorção de água pela carga ou da formação de gelo, se for o caso, bem como perdas de peso provenientes do consumo de combustível e de provisões (ver nota *).

Protecção da tripulação.

Acesso a espaços das máquinas, etc.

8) Além dos requisitos do parágrafo 5) da regra 25, serão instalados, de cada lado da carga do convés, balaustradas ou vergueiros intervalados verticalmente não mais de 350 mm até à altura de, pelo menos, 1 m acima da carga.

Adicionalmente, será instalado um vergueiro, de preferência em cabo de aço bem esticado, com tensor acoplado, o mais perto possível do plano de mediania do navio. Os balaústres e vergueiros das balaustradas estarão devidamente espaçados de modo que não seja excessivo o seio dos cabos. Se a carga for de configuração irregular, deverá ser colocado um passadiço convenientemente seguro com, pelo menos, 600 mm de largura sobre essa carga, por baixo ou ao lado do vergueiro do plano de mediania.

9) Quando o disposto no parágrafo 8) não puder ser aplicado, empregar-se-ão os meios alternativos que a Administração entender por adequados.

Aparelhagem de governo do navio

10) A aparelhagem de governo do navio deverá estar, eficazmente, protegida de qualquer avaria ocasionada pelo carregamento e, tanto quanto possível, estar acessível. Na eventualidade de avaria no sistema principal de governo deverá existir um meio eficiente alternativo ao governo do navio.

(nota *) Referência ao Código Prático de Segurança para os Navios de Transporte de Madeira no Convés, originalmente adoptado pela IMO, como Resolução A.287 (VIII), e, posteriormente, emendada pelo Comité de Segurança Marítima, na sua 39.ª sessão.»

Regra 45

Cálculo do bordo livre

No parágrafo 5) o ponto final é substituído por uma vírgula, seguida das seguintes palavras: «ou de acordo com o parágrafo 8) da regra 40, com base na imersão de Verão para o transporte de madeira, medido desde a face superior da quilha até à linha de carga de Verão para o transporte de madeira no convés».

ANEXO II

Zonas, áreas e regiões periódicas

Regra 46

Zonas e regiões periódicas de Inverno no hemisfério norte

A última frase da alínea b) do parágrafo 1) é substituída pela seguinte:

«São excluídas desta zona a zona periódica de Inverno I do Atlântico Norte, a zona periódica de Inverno do Atlântico Norte e a parte do mar Báltico limitada pelo paralelo correspondente à latitude do Skaw no Skegerrak. As ilhas Shetland consideram-se situadas no limite das zonas periódicas de Inverno I e II do Atlântico Norte.

Período das estações:

Inverno: 1 de Novembro a 31 de Março;

Verão: 1 de Abril a 31 de Outubro.»

Regra 47

Zona periódica de Inverno no hemisfério sul

No final do parágrafo, as palavras «até à costa ocidental do continente americano» são substituídas por «até ao ponto de latitude 33º S. e longitude 79º W.; a loxodromia até ao ponto de latitude 41º S. e longitude 75º W.; a loxodromia até ao farol de Punta Corona na ilha de Chiloé, latitude 41º 47' S. e longitude 73º 53'W. as costas setentrional, oriental e meridional da ilha de Chiloé até ao ponto de latitude 43º 20' S. e longitude 74º 20'W.; o meridiano de longitude 74º 20' W. até ao paralelo de latitude 45º 45' S., incluindo a zona interior dos canais de Chiloé desde o meridiano 74º 20' W. para este».

Regra 48

Zona tropical

No final do primeiro subparágrafo do parágrafo 2), as palavras «a loxodromia até à costa ocidental do continente americano no ponto de latitude 30º S.» são substituídas por «a loxodromia até ao ponto de latitude 32º 47' S. e longitude 72º W.; o paralelo de latitude 32º 47'S. até à costa ocidental da América do Sul».

No segundo subparágrafo do mesmo parágrafo, a palavra «Coquimbo» é substituída pela palavra «Valparaíso».

Regra 49

Regiões periódicas tropicais

Na alínea b) do parágrafo 4), as palavras «até ao meridiano 120º E. e este meridiano até à costa da Austrália» devem ser substituídas por «até à longitude 114º E. e este meridiano até à costa da Austrália».

Carta das zonas e das regiões periódicas

As palavras «zona periódica de Inverno», onde se indica a área ao longo da costa oriental dos Estados Unidos, devem ser substituídas por «região periódica de Inverno».

Nota. - A primeira parte destas emendas não altera o texto em língua portuguesa.

Em todas as partes do mapa a expressão «zona periódica tropical» é substituída por «região periódica tropical».

Na nota a palavra «ocidental» é substituída pela palavra «oriental».

O limite da região periódica tropical da costa da Austrália é deslocado da longitude 120º E. para a longitude 114º E.

É suprimida a linha limite meridional da zona de Verão do hemisfério sul situada a este do ponto de latitude 33º S. e longitude 79º W. até à costa ocidental do continente americano. É traçada uma loxodromia desde o ponto de latitude 33º S. e longitude 79º W. até ao ponto de latitude 41º S. e longitude 75º W.; daí é traçada uma loxodromia até ao farol de Punta Corona na ilha de Chiloé, no ponto de latitude 41º 47' S. e longitude 73º 53' S. A partir deste ponto são marcadas as costas norte, este e sul da ilha de Chiloé até ao ponto limite de latitude 43º 20' S. e longitude 74º 20' W.; daí, o meridiano de longitude 74º 20' W. até ao paralelo de latitude 45º 45' S. e deste até à costa ocidental da América do Sul.

É suprimida do limite meridional da zona tropical a loxodromia desde o ponto de latitude 26º S. e longitude 75ºW. até à costa ocidental da América do Sul, na latitude de 30º S. Traçar uma loxodromia desde o ponto de latitude 26º S. e longitude 75º W. até ao ponto de latitude 32º 47' S. e longitude 72º W. e daí o paralelo de latitude 32º 47' S. até à costa ocidental da América do Sul.

ANEXO III

Certificados

Substituir os modelos actuais do certificado internacional das linhas de carga, 1966, e o certificado internacional de isenção das linhas de carga pelo seguinte:

«Modelo do certificado internacional das linhas de carga

CERTIFICADO INTERNACIONAL DAS LINHAS DE CARGA

(Selo oficial) (Estado)

Emitido segundo as disposições da Convenção Internacional das Linhas de Carga, 1966, modificada pelo seu Protocolo de 1988, sob a autoridade do Governo de

...

(nome do Estado)

por

...

(pessoa ou organismo autorizado)

Características do navio (ver nota 1):

Nome do navio ...

Distintivo do navio em número ou letras ...

Porto de registo ...

Comprimento (C) medido de acordo com o parágrafo 8) do artigo 2 (em metros) ...

Número IMO (ver nota 2) ...

Bordo livre atribuído a (ver nota 3):

Navio novo;

Navio existente.

Tipo de navio:

Tipo A;

Tipo B;

Tipo B com bordo livre reduzido;

Tipo B com bordo livre aumentado.

(ver tabela no documento original)

Dedução para todos os bordos livres em água doce, com excepção do bordo livre para o transporte de madeira...mm. Para os bordos livres para transporte de madeira...mm.

(ver imagem no documento original)

O limite superior da «linha de pavimento» a partir do qual são medidos os bordos livres está a ... mm da intersecção do prolongamento da superfície superior do pavimento com a superfície exterior do costado.

Certifica-se:

1 - Que o navio foi vistoriado de acordo com os requisitos do artigo 14 da Convenção.

2 - Que esta vistoria permitiu constatar que os bordos livres e as linhas de carga acima indicadas foram marcados de acordo com as disposições da Convenção.

O presente certificado é válido até ... (ver nota 5) sujeito às vistorias anuais previstas na alínea c) do parágrafo 1) do artigo 14 da Convenção.

Emitido em ... (local da emissão do certificado).

... (data da emissão).

... (assinatura do funcionário autorizado a emitir o certificado).

(Selo da autoridade que emite o certificado)

Notas

1 - Quando um navio parte de um porto fluvial ou de um porto situado em águas interiores, será permitido aumentar o carregamento do navio de uma quantidade correspondente ao peso do combustível e de quaisquer outros materiais de consumo, entre o porto de partida e o mar.

2 - Quando o navio se move em água doce, de densidade igual à unidade, a linha de carga apropriada pode estar submersa a uma profundidade correspondente à correcção supra-indicada. Se a densidade da água for diferente da unidade, a correcção será proporcional à diferença entre 1,025 e a densidade real.

(nota 1) Em alternativa, as características do navio podem ser apresentadas horizontalmente, sob forma de quadro.

(nota 2) De acordo com a Resolução A. 600 (15), «Esquema numérico da IMO de identificação do navio», esta informação é facultativa.

(nota 3) Riscar o que não interessa.

(nota 4) Não necessitam de ser registados no certificado os bordos livres e as linhas de carga que não se aplicam ao navio. A subdivisão de «Linhas de carga» poderá ou não ser incluída no certificado.

(nota 5) Indicar a data de validade fixada pela Administração, em conformidade com o parágrafo 1) do artigo 19 da Convenção. O dia e o mês desta data correspondente à data de aniversário tal como definida no parágrafo 9) do artigo 2 da Convenção, salvo se emendada de acordo com o parágrafo 8) do artigo 19 da mesma.

Confirmação de vistorias anuais

Certifica-se que a vistoria anual prevista pela alínea c) do parágrafo 1) do artigo 14 da Convenção permitiu verificar que o navio satisfaz inteiramente às disposições da Convenção.

Vistoria anual:
Assinado ... (assinatura do funcionário autorizado).

Local ...
Data ...
(Selo ou carimbo, conforme o caso, da autoridade)
Vistoria anual:
Assinado ... (assinatura do funcionário autorizado).

Local ...
Data ...
(Selo ou carimbo, conforme o caso, da autoridade)
Vistoria anual:
Assinado ... (assinatura do funcionário autorizado).

Local ...
Data ...
(Selo ou carimbo, conforme o caso, da autoridade)
Vistoria anual:
Assinado ... (assinatura do funcionário autorizado).

Local ...
Data ...
(Selo ou carimbo, conforme o caso, da autoridade)
Vistoria anual efectuada de acordo com a alínea c) do parágrafo 8) do artigo 19

Certifica-se que a vistoria anual efectuada de acordo com a alínea c) do parágrafo 8) do artigo 19 da Convenção permitiu verificar que o navio satisfaz às disposições da Convenção.
Assinado ... (assinatura do funcionário autorizado).

Local ...
Data ...
(Selo ou carimbo, conforme o caso, da autoridade)
Confirmação da prorrogação de um certificado válido por um período inferior a cinco anos, no caso de aplicação do parágrafo 3) do artigo 19.
O navio satisfaz inteiramente às disposições da Convenção, sendo o presente certificado válido, de acordo com o parágrafo 3) do artigo 19 da Convenção, até ...
Assinado ... (assinatura do funcionário autorizado).

Local ...
Data ...
(Selo ou carimbo, conforme o caso, da autoridade)
Confirmação da realização da vistoria de renovação, nos termos do parágrafo 4) do artigo 19
O navio satisfaz às disposições pertinentes da Convenção, sendo o presente certificado válido, de acordo com o parágrafo 4) do artigo 19, até ...
Assinado ... (assinatura do funcionário autorizado).

Local ...
Data ...
(Selo ou carimbo, conforme o caso, da autoridade)
Confirmação da prorrogação da validade do Certificado até que o navio chegue ao porto de vistoria ou por um período concedido no caso de aplicação dos parágrafos 5) ou 6) do artigo 19.
De acordo com o parágrafo 5)/6) (ver nota 1) do artigo 19 da Convenção, o presente certificado é válido até ...
Assinado ... (assinatura do funcionário autorizado).

Local ...
Data ...
(Selo ou carimbo, conforme o caso, da autoridade)
(nota 1) Riscar o que não interessa.

Confirmação da antecipação da data de aniversário no caso de aplicação do parágrafo 8) do artigo 19
De acordo com o parágrafo 8) do artigo 19 da Convenção, a nova data de aniversário é a seguinte ...
Assinado ... (assinatura do funcionário autorizado).

Local ...
Data ...
(Selo ou carimbo, conforme o caso, da autoridade)
De acordo com o parágrafo 8) do artigo 19 da Convenção, a nova data de aniversário é a seguinte ...
Assinatura ... (assinatura do funcionário autorizado).

Local ...
Data ...
(Selo ou carimbo, conforme o caso, da autoridade)
Modelo do certificado internacional de isenção das linhas de carga

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE ISENÇÃO DAS LINHAS DE CARGA

(Selo oficial) (Estado)

Emitido nos termos da Convenção Internacional das Linhas de Carga, 1966, modificada pelo seu Protocolo de 1988, sob a autoridade do Governo de

...
(nome do Estado)
por
...
(pessoa ou organismo autorizado)
Características do navio (ver nota 1):
Nome do navio ...
Distintivo do navio em números ou letras ...
Porto de registo ...
Comprimento (C) medido de acordo com o parágrafo 8) do artigo 2 (em metros) ...
Número IMO (ver nota 2) ...
Serve o presente para certificar:
Que o navio acima mencionado está isento, por aplicação do parágrafo 2)/4) (ver nota 3) do artigo 6 da Convenção acima referida, das disposições da mesma.

As disposições da Convenção de que está isento o navio, nos termos do parágrafo 2) do artigo 6, são as seguintes: ...
A viagem para a qual a isenção foi concedida, nos termos do parágrafo 4) do artigo 6, é a seguinte:
De: ...
Para: ...
Condições eventuais às quais está subordinada a isenção concedida nos termos do parágrafo 2) ou do parágrafo 4) do artigo 6:...

O presente certificado é válido até ... (ver nota 4), sob reserva das vistorias anuais previstas na alínea c) do parágrafo 1) do artigo 14 da Convenção.

Emitido em ... (local de emissão do certificado).

... (data).
... (assinatura do funcionário autorizado a emitir o certificado).
(Selo ou carimbo, conforme o caso, da autoridade)

(nota 1) Em alternativa, as características do navio podem ser apresentadas horizontalmente sob forma de quadro.

(nota 2) De acordo com a Resolução A. 600 (15), «Esquema de identificação do navio», esta informação é facultativa.

(nota 3) Riscar o que não interessa.

(nota 4) Inserir a data de validade fixada pela Administração, de acordo com o parágrafo 10) do artigo 19 da Convenção. O dia e o mês desta data correspondem à data de aniversário, conforme o parágrafo 9) do artigo 2 da Convenção, salvo se a mesma for emendada em conformidade com o parágrafo 8) do artigo 9 da Convenção.

Confirmação de vistorias anuais

Certifica-se que a vistoria anual exigida pela alínea c) do parágrafo 1) do artigo 14 da Convenção permitiu verificar que o navio satisfaz às condições necessárias para concessão desta isenção.

Vistoria anual:
Assinatura ... (assinatura do funcionário autorizado).
Data ...
Local ...
(Selo ou carimbo, conforme o caso, da autoridade)
Vistoria anual:
Assinatura ... (assinatura do funcionário autorizado).

Local ...
Data ...
(Selo ou carimbo, conforme o caso, da autoridade)
Vistoria anual:
Assinatura ... (assinatura do funcionário autorizado).
Local ...
Data ...
(Selo ou carimbo, conforme o caso, da autoridade)

Vistoria anual:
Assinatura ... (assinatura do funcionário autorizado).

Local ...
Data ...
(Selo ou carimbo, conforme o caso, da autoridade)
Vistoria anual efectuada em conformidade com a alínea c) do parágrafo 8) do artigo 19
Certifica-se que a vistoria anual exigida nos termos da alínea c) do parágrafo 8) do artigo 19 da Convenção permitiu verificar que o navio satisfaz inteiramente às disposições da Convenção.
Assinado ... (assinatura do funcionário autorizado).

Local ...
Data ...
(Selo ou carimbo, conforme o caso, da autoridade)
Confirmação da prorrogação do prazo de validade de um certificado válido por um período inferior a cinco anos, por aplicação do parágrafo 3) do artigo 19.

O navio obedece inteiramente aos requisitos da Convenção, pelo que este certificado será válido, nos termos do parágrafo 3) do artigo 19, até ...

Assinado ... (assinatura do funcionário autorizado).

Local ...
Data ...
(Selo ou carimbo, conforme o caso, da autoridade)
Confirmação da conclusão de uma vistoria de renovação por aplicação do parágrafo 4) do artigo 19 da Convenção
O navio obedece inteiramente aos requisitos da Convenção, pelo que este certificado será válido, nos termos do parágrafo 4) do artigo 19, até ...
Assinado ... (assinatura do funcionário autorizado).

Local ...
Data ...
(Selo ou carimbo, conforme o caso, da autoridade)
Confirmação da prorrogação do prazo de validade do certificado até o navio atingir o porto de vistoria ou por um período a conceder nos termos dos parágrafos 5) ou 6) do artigo 19.
De acordo com o parágrafo 5)/6) (ver nota 1) do artigo 19 da Convenção, o presente certificado é válido até ...
Assinado ... (assinatura do funcionário autorizado).

Data ...

Local ...
(Selo ou carimbo, conforme o caso, da autoridade)
(nota 1) Riscar o que não interessa.
Confirmação da antecipação da data de aniversário por aplicação do parágrafo 8) do artigo 19
Em conformidade com o parágrafo 8) do artigo 19 da Convenção, a nova data de aniversário é a seguinte: ...
Assinado ... (assinatura do funcionário autorizado).

Local ...
Data ...
(Selo ou carimbo, conforme o caso, da autoridade)
Em conformidade com o parágrafo 8) do artigo 19 da Convenção, a nova data de aniversário é a seguinte: ...
Assinado ... (assinatura do funcionário autorizado).

Local ...
Data ...
(Selo ou carimbo, conforme o caso, da autoridade)