



BOLETIM OFICIAL

PREÇO DESTE NÚMERO — 288\$00

Toda a correspondência quer oficial, quer relativa a anúncios e à assinatura do Boletim Oficial deve ser enviada à Administração da Imprensa Nacional, na cidade da Praia.

Os originais dos vários serviços públicos deverão conter a assinatura do chefe, autenticada com o respectivo carimbo a óleo ou selo branco.

O preço dos anúncios é de 1200\$ a lauda. Quando o anúncio for exclusivamente de tabelas intercaladas no texto, será o respectivo espaço acrescentado de 50%.

O mínimo de cobrança pela inserção no Boletim Oficial de qualquer anúncio ou outro assunto sujeito a pagamento é de 600\$.

Não serão publicados anúncios que não venham acompanhados da importância precisa para garantir o seu custo.

Os demais actos referente à publicação no Boletim Oficial estão regulamentados pelo Decreto n.º 74/92, publicado no Suplemento ao Boletim Oficial n.º 26/92, de 30 de Junho

ASSINATURAS

Para o país:			Para países de expressão portuguesa:		
	Ano	Semestre		Ano	Semestre
I Série	2 300\$00	1 700\$00	I Série	3 000\$00	2 400\$00
II Série.....	1 500\$00	900\$00	II Série.....	2 000\$00	1 700\$00
I e II Séries	3 100\$00	2 000\$00	I e II Séries	3 800\$00	2 500\$00
AVULSO por cada página ..	6\$00		Para outros países:		
Os períodos de assinaturas contam-se por anos civis e seus semestres. Os números publicados antes de ser tomada a assinatura, são considerados venda avulsa.			I Série	3 400\$00	2 800\$00
			II Série.....	2 500\$00	2 000\$00
			I e II Séries	3 900\$00	2 800\$00

SUPLEMENTO

SUMÁRIO

CONSELHO DE MINISTROS:

Decreto n.º 7/96:

Approva a adesão de Cabo Verde ao Protocolo 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por navios, de 1973.

Decreto n.º 8/96:

Approva a adesão de Cabo Verde à Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimo, 1979.

CONSELHO DE MINISTRO

Decreto n.º 7/96

de 10 de Dezembro

No uso da faculdade conferida pela alínea *d*) do n.º 2 do artigo 216.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo Primeiro

É aprovada a adesão de Cabo Verde ao Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por navios, 1973, cujo texto em inglês e a respectiva tradução não oficial em português fazem parte integrante do presente diploma.

Artigo Segundo

O presente diploma entra imediatamente em vigor e a referida Convenção produzirá efeitos de conformidade com o que nela se estipula.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros, em 5 de Setembro de 1996.

Carlos Veiga — Maria Helena Semedo — Amílcar Fernandes Spencer Lopes.

Publique-se.

O Primeiro Ministro, *Carlos Veiga.*

PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

The Parties to, the present Protocol,

Recognizing the significant contribution which can be made by the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, to the protection of the marine environment from pollution from ships,

Recognizing also the need to improve further the prevention and control of marine pollution from ships, particularly oil tankers,

Recognizing further the need for implementing the Regulations for the Prevention of Pollution by Oil contained in Annex I of that Convention as early and as widely as possible,

Acknowledging however the need to defer the application of Annex II of that Convention until certain technical problems have been satisfactorily resolved,

Considering that these objectives may best be achieved by the conclusion of a Protocol re-

lating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, have agreed as follows:

Article I

General Obligations

1. The Parties to the present Protocol undertake to give effect to the provisions of:

- (a) the present Protocol and the Annex hereto which shall constitute an integral part of the present Protocol; and
- (b) the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as «the Convention», subject to the modifications and additions set out in the present Protocol.

2. The provisions of the Convention and the present Protocol shall be read and interpreted together as one single instrument.

3. Every reference to the present Protocol constitutes at the same time a reference to the Annex hereto.

Article II

Implementation of Annex of the Convention

1. Notwithstanding the provisions of Article 14 (1) of the Convention, the Parties to the present Protocol agree that they shall not be bound by the provisions of Annex II of the Convention for a period of three years from the date of entry into force of the present Protocol or for such longer period as may be decided by a two-thirds majority of the Parties to the present Protocol in the Marine Environment Protection Committee (hereinafter referred to as «the Committee») of the International Maritime Organization (hereinafter referred to as «the Organization»).

2. During the period specified in paragraph 1 of this Article, the Parties to the present Protocol shall not be under any obligations nor entitled to claim any privileges under the Convention in respect of matters relating to Annex II of the Convention and all reference to Parties in the Convention shall not include the Parties to the present Protocol in so far as matters relating to that Annex are concerned.

Article III

Communication of Information

The text of Article 11 (1) (b) of the Convention is replaced by the following:

«A list of nominated surveyors or recognized organizations which are authorized to act their behalf in the administration of matters relating to the design, construction, equipment and operation of ships carrying harmful substances in accordance with the provision of the Regulations for circulation to the Parties for information of their officers. The Administration shall therefore notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to nominated surveyors or recognized organizations».

Article IV

Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession

1. The present Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 June 1978 to 31 May 1979 and shall thereafter remain open for accession. States may become Parties to the present Protocol by:

- (a) signature without reservations as to ratification, acceptance or approval; or

- (b) signature, subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification acceptance or approval; or

- (c) accession.

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

Article V

Entry into Force

1. The present Protocol shall enter into force twelve months after the date on which not less than fifteen States, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping, have become Parties to it in accordance with Article IV of the present Protocol.

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

3. After the date on which an amendment to the present Protocol is deemed to have been accepted in accordance with Article 16 of the Convention, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the present Protocol as amended.

Article VI

Amendments

The procedures set out in Article 16 of the Convention in respect of amendments to the Articles, an Annex and an Appendix to an Annex of the Convention shall apply respectively to amendments to the Articles, the Annex and an Appendix to the Annex of the present Protocol.

Article VII

Denunciation

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

2. Denunciation shall be effected by the deposit of a instrument of denunciation with the Secretary-General of the Organization.

3. A denunciation shall take effect twelve months after receipt of the notification by the Secretary-General of the Organization or after the expiry of any other longer period which may be indicated in the notification.

Article VIII

Depositary

1. The present protocol shall be deposited with the Secretary-General of the Organization (hereinafter referred to as «the Depositary»).

2. The Depositary shall:

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

(iii) the deposit of any instrument of denunciation of the present Protocol together with the date on which it was received and the date on which the denunciation takes effect;

(iv) any decision made in accordance with Article II (1) of the present Protocol;

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

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

Article IX

Languages

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

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

Done at London this seventeenth day of February one thousand nine hundred and seventy-eighth.

ANNEX

MODIFICATIONS AND ADDITIONS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

ANNEX I

Regulations for the Prevention of Pollution by Oil

Regulation 1

Definitions

Paragraphs (1) to (7) - No Change

The existing text of paragraph (8) is replaced by the following:

(8) (a) «Major conversion» means a conversion of an existing ship:

(i) which substantially alters the dimensions or carrying capacity of the ship; or

(ii) which changes the type of the ship; or

(iii) the intent of which in the opinion of the Administration is substantially to prolong its life; or

(iv) which otherwise so alters the ship that, if it were a new ship, it would become subject to relevant provisions of the present Protocol not applicable to it as an existing ship.

(b) Notwithstanding the provisions of subparagraph (a) of this paragraph, conversion of an existing oil tanker of 20,000 tons deadweight and above to meet the requirements of Regulation 13 of this Annex shall not be deemed to constitute a major conversion for the purposes of this Annex.

Paragraphs (9) to (22) - No change

The existing text of paragraph (23) is replaced by the following:

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

Paragraphs (24) and (25) — No change

The following paragraphs are added to the existing text:

(26) Notwithstanding the provisions of paragraph (6) of this Regulation, for the purposes of Regulations 13, 13B, 13E and 18 (5) of this Annex, «new oil tanker» means an oil tanker:

(a) for which the building contract is placed after 1 June 1979; or

(b) in the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction after 1 January 1980; or

(c) the delivery of which is after 1 June 1982; or

(d) which has undergone a major conversion:

(i) for which the contract is placed after 1 June 1979; or

(ii) in the absence of a contract, the construction work of which is begun after 1 January 1980; or

(iii) which is completed after 1 June 1982,

except that, for oil tankers of 70,000 tons deadweight and above, the definition in paragraph (6) of this Regulation shall apply for the purpose of Regulation 13 (1) of this Annex.

(27) Notwithstanding the provisions of paragraph (7) of this Regulation, for purpose of Regulations 13, 13A, 13B, 13C, 13D, and 18 (6) of this Annex, «existing oil tanker» means an oil tanker which is not a new oil tanker as defined in paragraph (26) of this Regulation.

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

(a) crude oil from which certain distillate fractions may have been removed; and

(b) crude oil to which certain distillate fractions may have been added.

(29) «Crude oil tanker» means an oil tanker engaged in the trade of carrying crude oil.

(30) «Product carrier» means an oil tanker engaged in the trade of carrying oil other than crude oil.

Regulations 2 and 3 — No change

Regulation 4

above unscheduled inspections shall not be obligatory.

The existing text of regulations 4 is replaced by the following:

Surveys and Inspections

(1) Every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above, and every other ship of 400 tons gross tonnage and above shall be subject to the surveys specified below:

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

(i) require repairs to a ship; and

(ii) carry out surveys and inspections if requested by the appropriate authorities of a Port State.

The Administration shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the nominated surveyors or recognized organizations, for circulation to Parties to the present Protocol for the information of their officers.

(a) An initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under Regulation 5 of this Annex is issued for the first time, which shall include a complete survey of its structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material in so far as the ship is covered by this Annex. This survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex.

(b) Periodical surveys at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, which shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the requirements of this Annex.

(c) A minimum of one intermediate survey during the period of validity of the Certificate which shall be such as to ensure that the equipment and associated pump and piping systems, including oil discharge monitoring and control systems, crude oil washing systems, oily-water separating equipment and oil filtering systems, fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. In cases where only one such intermediate survey is carried out in any one Certificate validity period, it shall be held not before six months prior to, nor later than six months prior to, nor later than six months after the half-way date of the Certificate's period of validity. Such intermediate surveys shall be endorsed on the Certificate issued under Regulation 5 of this Annex.

(d) When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the Certificate or is such that the ship is not fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment, such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken the Certificate should be withdrawn and the Administration shall be notified immediately; and if the ship is in a port of another Party, the appropriate authorities of the Port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or recognized organization has notified the appropriate authorities of the Port State, Government of the Port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this Regulation. When applicable, the Government of the Port State concerned shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea or leave the port for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

(2) The Administrations shall establish appropriate measures for ships which are not subject to the provisions of paragraph (1) of this Regulation in order to ensure that applicable provisions of this Annex are complied with.

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

(3) (a) Surveys of ships as regards the enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it.

(4) (a) The condition of the ship its equipment shall be maintained to conform with the provisions of the present Protocol to ensure that the ship in all respects will remain fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

(b) The Administration shall institute arrangements for unscheduled inspections shall ensure that the ship and its equipment remain in all respects satisfactory for the service for which the ship is intended. These inspections may be carried out by their own inspection services, or by nominated surveyors or by recognized organizations, or by other Parties upon request of the Administration. Where the Administration, under the provisions of paragraph (1) of this Regulation, establishes mandatory annual surveys, the

(b) After any survey of ship under paragraph (1) of this Regulation has been completed, no change shall be made in the structure, equipment, systems, fittings, arrangements or material covered by the survey, without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment and fittings.

(c) Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered which substantially affects the integrity of the ship or the efficiency or completeness of its equipment covered by this Annex the master or owner of the ship shall report at the earliest opportunity to the Administration, the recognized organization or the nominated surveyor responsible for issuing the relevant Certificate, who shall cause investigations to be initiated to determine whether a survey as required by paragraph (1) of this Regulation is necessary. If the ship is in a port of another Party, the master or owner shall also report immediately to the appropriate authorities of the Port State and the nominated surveyor or recognized organization shall ascertain that such report has been made.

Regulations 5, 6, and 7

In the existing text of these Regulations, delete all references to «(1973)» in relation to the International Oil Pollution Prevention Certificate.

Regulation 8

Duration of Certificate

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

(1) An International Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years from the date of issue, provided that in the case of an oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks for a limited period specified in Regulation 13 (9) of this Annex, the period of validity of the Certificate shall not exceed such specified period.

(2) A certificate shall cease to be valid if significant alterations have taken place in the construction, systems, fittings, arrangements or material required without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment or fittings, or if intermediate surveys as specified by the Administration under Regulation 4 (1) (c) of this Annex are not carried out.

(3) A Certificate issued to a ship shall also cease to be valid upon transfer of the ship to the flag of another State. A new Certificate shall only be issued when the Government issuing the new Certificate is fully satisfied that the ship is in full compliance with the requirements of Regulation 4 (4) (a) and (b) of this Annex. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall transmit as soon as possible to the Administration a copy of the Certificate carried by ship before the transfer and, if available, a copy of the relevant survey report.

Regulations 9 to 12 — *No change*

The existing text of Regulation 13 is replaced by the following Regulations:

Regulation 13

Segregated Ballast Tanks, Dedicated Clean ballast Tanks And Crude Oil Washing

Subject to the provisions of Regulations 13 C and 13 D of this Annex, oil tankers shall comply with the requirements of this Regulations:

New oil tankers of 20, 000 tons deadweight and above

(1) Every new crude oil tanker of 20 000 tons deadweight and above and every new product carrier of 30 000 tons deadweight and above shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with paragraphs (2), (3) and (4), or paragraph (5) as appropriate, of this Regulation.

(2) The capacity of the segregated ballast tanks shall be so determined that the ship may operate safely on ballast voyages without recourse to the use of cargo tanks for water ballast except as provided for in paragraph (3) or (4) of this Regulation. In all cases, however, the capacity of segregated ballast tanks shall be at least such that, in any ballast condition at any part of the voyage, including the conditions consisting of lightweight plus segregated ballast only, the ship's draughts and trim can meet each of the following requirements:

(a) the moulded draught amidships (dm) in metres (without taking into account any ship's deformation) shall not be less than:

$$dm = 2.0 + 0.02 L;$$

(b) the draughts at the forward and after perpendiculars shall correspond to those determined by the draught amidships (dm) as specified in sub-paragraph (a) of this paragraph, in association with trim by the stern of not greater than 0.015 L; and

(c) in any case the draught at the after perpendicular shall not be less than that which is necessary to obtain immersion of the propeller(s).

(3) In no case shall ballast water be carried in cargo tanks except on those rare voyages when weather conditions are so severe that, in the opinion of the master, it is necessary to carry additional ballast water in cargo tanks for the safety of the ship. Such additional ballast water shall be processed and discharged in compliance with Regulation 9 of this Annex and in accordance with the requirements of Regulation 15 of this Annex and entry shall be made in the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex.

(4) In the case of new crude oil tankers, the additional ballast permitted in paragraph (3) of this Regulation shall be carried in cargo tanks only if such tanks have been crude oil washed in accordance with Regulation 13B of this Annex before departure from an oil unloading port or terminal.

(5) Notwithstanding the provisions of paragraph (2) of this Regulation, the segregated ballast conditions for oil tankers less than 150 metres in length shall be to the satisfaction of the Administration.

(6) Every new crude oil tanker of 20.000 tons deadweight and above shall be fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing. The Administration shall undertake to ensure that the system fully complies with the requirements of Regulation 13 B of this Annex within one year after the tanker was first engaged in the trade of carrying crude oil or by the end of the third voyage carrying crude oil suitable for crude oil washing, whichever occurs later. Unless such oil tanker carries crude oil which is not suitable for crude oil washing, the oil tanker shall operate the system in accordance with the requirements of that Regulation.

Existing crude oil tankers of 40.000 tons deadweight and above.

(7) Subject to the provisions of paragraphs (8) and (9) of this Regulation every existing crude oil tanker of 40,000 tons deadweight and above shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with the requirements of paragraph (2) and (3) of this Regulation from the date of entry into force of the present Protocol.

(8) Existing crude oil tankers referred to in paragraph (7) of this Regulation may, in lieu of being provided with segregated ballast tanks, operate with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing in accordance with Regulation 13B of this Annex unless the crude oil tanker is intended to carry crude oil with is not suitable for crude oil washing.

(9) Existing crude oil tankers referred to in paragraph (7) or (8) of this Regulation may, in lieu of being provided with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing, operate with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of Regulations 13A of this Annex for the following period:

- a) for crude oil tankers of 70,000 tons deadweight and above, until two years after the date of entry into force of the present Protocol; and
- b) for crude oil tankers of 40,000 tons deadweight and above but below 70,000 tons deadweight, until four years after the date of entry into force of the present Protocol.

Existing product carriers of 40,000 tons deadweight and above.

(10) From the date of entry into force of the present Protocol, every existing product carrier of 40,000 tons deadweight and above shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with the requirements of paragraph (2) and (3) of this Regulation, or; alternatively, operate with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of Regulation 13A of this Annex.

An oil tanker qualified as as segregated ballast oil tanker.

(11) Any oil tanker which is not required to be provided with segregated ballast tanks in accordance with paragraph (1), (7) or (10) of this Regulation may, however, be qualified as a segregated ballast tanker, provided that it complies with the requirements of paragraph (2) and (3), or paragraph (5) as appropriate, of this Regulation.

Regulation 13A

Requirements for Oil Tankers with Dedicated Clean Ballast Tanks

(1) An oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provisions of Regulation 13 (9) or (10) of this Annex shall have adequate tank capacity, dedicated solely to the carriage of clean ballast as defined in Regulation 1 (16) of this Annex, to meet the requirements of Regulation 13 (2) and (3) of this Annex.

(2). The arrangements and operational procedures for dedicated clean ballast tanks shall comply with the requirements established by the Administration. Such requirements shall contain at least all the provision of the Specifications for Oil Tankers with Dedicated

Clean Ballast Tanks adopted by the International Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention, 1979, in Resolution 14 and as may be revised by the Organization.

(3) An oil tanker operating with dedicated clean ballast tanks be equipped with an oil content meter, approved by the Administration on the basis of specifications recommended by the Organization*, to enable supervision of the oil content in ballast water being discharged. The oil content meter shall be installed no later than at the first scheduled shipyard visit of the tanker following the entry into force of the present Protocol. Until such time as the oil content meter is installed, it shall immediately before discharge of ballast be established by examination of the ballast water from dedicated tanks that contamination with oil has taken place.

(4) Every oil tanker operation with dedicated clean ballast tanks shall be provided with:

- (a) A Dedicated Clean Ballast Tank Operation Manual detailing the system and specifying operational procedures. Such a Manual shall be to the satisfaction of the Administration and shall contain all the information set out in the Specifications referred to in paragraph (2) of this Regulation. If an alteration affecting the dedicated clean ballast tank system is made, the Operation Manual shall be revised accordingly; and
- (b) A Supplement to the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex as set out in Supplement 1 to Appendix III of this Annex. The Supplement shall be permanently attached to the Oil Record Book.

Regulation 13B

Requirements for Crude Oil Washing

(1) Every crude oil washing system required to be provided in accordance with Regulation 13 (6) and (8) of this Annex shall comply with the requirements of this Regulation.

(2) The crude oil washing installation and associated equipment and arrangements shall comply with the requirements established by the Administration. Such requirements shall contain at least all the provisions of the Specifications for the Design, Operation and Control of Crude Oil Washing Systems adopted by the International Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention, 1978, in Resolution 15 and as may be revised by the Organization.

(3) An inert gas systems shall be provided in every cargo tank and slop tank in accordance with the appropriate Regulations of Chapter II-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as modified and added to by the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea 1974.

*Reference is made to the Recommendation on International Performance and Test Specifications for Oily-Water Separating Equipment and Content Meters adopted by the Organization by Resolution A.393(x).

(4) With respect to the ballasting of cargo tanks, sufficient cargo tanks shall be crude oil washed prior to each ballast voyage in order that, taking into account the tankers trading pattern and expected weather conditions, ballast water is put only into cargo tanks which have been crude oil washed.

(5) Every oil tanker operating with crude oil washing systems shall be provided with:

(a) An Operations and Equipment Manual detailing the system and equipment and specifying operational procedures. Such a Manual shall be to the satisfaction of the Administration shall contain all the information set out in the Specifications referred to in paragraph (2) of this Regulations. If an alteration affecting the crude oil washing system is made, the Operation and Equipment Manual shall be revised accordingly; and

(b) A Supplement to the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex as set out in Supplement 2 to Appendix III of this Annex the Supplements shall be permanently attached to the Oil Record Book.

Regulation 13C

Existing Tankers Engaged in Specific Trades

(1) Subject to the provisions of paragraph (2) and (3) of this Regulation. Regulation 13 (7) to (10) of this Annex shall not apply to an existing oil tanker solely engaged specific trades between:

- (a) Ports or terminals within a State Party to the present Protocol; or
- (b) Ports or terminals of States Parties to the present Protocol, where:
 - (i) The voyage is entirely within a Special Area as defined in Regulation 10 (1) of this Annex; or
 - (ii) The voyage is entirely within other limits designated by the Organization.

(2) The provisions of paragraph (1) this Regulation shall only apply when the ports or terminals where cargo is loaded on such voyages are provided with reception facilities adequate for the reception and treatment of all the ballast and tank washing water from oil tankers using them and all the following conditions are complied with:

- (a) Subject to the exceptions provided for in Regulation 11 of this Annex, all ballast water, including clean ballast water, and tank washing residues are retained on board and transferred to the reception facilities and the entry in the appropriate Sections of the Supplement to the Oil Record Book referred to in paragraph (3) of this Regulation is endorsed by the competent Port State authority;
- (b) Agreement has been reached between the Administration and the Governments of the Port States referred to in sub-paragraph (1) (a) or (b) of this Regulation concerning the use of an existing oil tanker for a specific trade;
- (c) The adequacy of the reception facilities in accordance with the relevant provisions of this

Annex at the ports or terminals referred to above, for the purpose of this Regulation, is approved by the Governments of the States Parties to the present Protocol within which such ports or terminals are situated; and

(d) the International Oil Pollution Prevention Certificate is endorsed to the effect that the oil tanker is solely engaged in such specific trade.

(3) Every oil tanker engaged in a specific trade shall be provided with a Supplement to the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex as set out in Supplement 3 to Appendix III of this Annex. The Supplement shall be permanently attached to the Oil Record Book.

Regulation 13D

Existing Oil Tankers Having Special Ballast Arrangements

(1) Where an existing oil tanker is so constructed or operates in such a manner that it complies at all times with the draught and trim requirements set out in Regulation 13 (2) of this Annex without recourse to the use of ballast water, it shall be deemed to comply with the segregated ballast tank requirements referred to in Regulation 13 (7) of this Annex, provided that all of the following conditions are complied with:

- (a) Operational procedures and ballast arrangements are approved by the Administration;
- (b) Agreement is reached between the Administration and the Governments of the Port States Parties to the present Protocol concerned when the draught and trim requirements are achieved through an operational procedure; and
- (c) The International Oil Pollution Certificate is endorsed to the effect that the oil tanker is operating with special ballast arrangements.

(2) In no case shall ballast water be carried in oil tanks except on those rare voyages when weather conditions are so severe that, in the opinion of the master, it is necessary to carry additional ballast water in cargo tanks for the safety of the ship. Such additional ballast water shall be processed and discharged in compliance with Regulation 9 of this Annex and in accordance with the requirements of Regulation 15 of this Annex, and entry shall be made in the Oil Record Book referred to in Regulation 20 of this Annex.

(3) An Administration which has endorsed a Certificate in accordance with sub-paragraph (1) (c) of this Regulation shall communicate to the Organization the particulars thereof for circulation to the Parties to the present Protocol.

Regulation 13E

Protective Location of Segregated Ballast Spaces

(1) In every new crude oil tanker of 20,000 tons deadweight and above and every new product carrier of 30,000 tons deadweight and above, the segregated ballast tanks required to provide the capacity to comply with the requirements of Regulation 13 of this Annex which are located within the cargo tank length, shall be arranged in accordance with the requirements of paragraph (2), (3) and (4) of this Regulation to provide a measure of protection against oil outflow in the event of grounding or collision.

(2) Segregated ballast tanks and spaces other than oil tanks within the cargo tank length (L_c) shall be so arranged as to comply with the following requirements:

$$\Sigma P_{Ac} + \Sigma P_{As} \geq J [L (B + 2D)]$$

Where: P_{Ac} = the side shell area in square metres for each segregated ballast tank or space other than an oil tank, based on projected moulded dimensions,

P_{As} = the bottom shell area in square metres for each such tank or space based on projected moulded dimensions.

L_c = length in metres between the forward and after extremities of the cargo tanks,

B = Maximum breadth of ship in metres as defined in Regulation 1 (21) of this Annex,

D = moulded depth in metres measured vertically from the top of the keel to the top of the freeboard deck beam as side amidships. In ships having rounded gunwales, the moulded depth shall be measured to the point of intersection of the moulded to the deck and side shell plating, the lines extending as though the gunwale were of angular design,

J = 0,45 for oil tankers of 20,000 tons deadweight
0,30 for oil tankers of 200,000 tons deadweight and above, subject to the provisions of paragraph (3) of this Regulation.

For intermediate values deadweight the value of « J » shall be determined by linear interpolation.

Whenever symbols given in this paragraph appear in this Regulation, they have the meaning as defined in this paragraph.

(3) For tankers of 200,000 tons deadweight and above, the value of « J » may be reduced as follows:

$$J \text{ reduced} = \left[J - \left(a - \frac{O_c + O_s}{4 OA} \right) \right] \text{ or } 0.2 \text{ whichever is greater}$$

Where: a = 0,25 for oil tankers of 200,000 tons deadweight

a = 0,40 for oil tankers of 300,000 tons deadweight

a = 0,40 for oil tankers of 420,000 tons deadweight and above.

For intermediate values of deadweight the value of « a » shall be determined by linear interpolation.

O_c = as defined in Regulation 23 (1) (a) of this Annex,

O_s = as defined in Regulation 23 (1) (a) of this Annex,

OA = the allowable oil outflow as required by Regulation 24 (2) of this Annex.

(4) In the determination of « P_{Ac} » and « P_{As} » for segregated ballast tanks and spaces other than oil tanks the following shall apply:

(a) the minimum width of each wing tank or space either of which extends for the full depth of the ship's side from the deck to the top of the double bottom shall be not less than 2 metres. The width shall be measured inboard from the ship's side at right angles to the centre line. Where a lesser width is provided the wing tank or space shall not be taken into account when calculating the protecting area « P_{Ac} »; and

b) the minimum vertical depth of each double bottom tank or space shall be $B/15$ or 2 metres, whichever is the lesser. Where a lesser depth is provided the bottom tank or space shall not be taken into account when calculating the protecting area « P_{As} ».

The minimum width and depth of wing tanks and double bottom tanks shall be measured clear of the bilge area and, in the case of minimum width, shall be measured clear of any rounded gunwale area.

Regulation 14 — No change

Regulation 15

In the existing text of this Regulation, delete reference to «(1973)» in relation to the International Oil Pollution Prevention Certificate.

Regulations 16 and 17 — No change

Regulation 18

Pumping, Piping and Discharge Arrangements of Oil Tankers

Paragraph (1) to (4) — No change

The following paragraph are added to the existing text:

(5) Every new oil tanker required to be provided with segregated ballast tanks, or fitted with a crude oil washing system shall comply with the following requirements:

(a) it shall be equipped with oil piping so designed and installed such that oil retention in the lines is minimized; and

(b) means shall be provided to drain all cargo pumps and all oil lines at the completion of cargo discharge, where necessary by connection to a stripping device. The line and pump drainings shall be capable of being discharged both ashore and to a cargo tank or a slop tank. For discharge ashore a special small diameter line shall be provided for that purpose and connected outboard of the ship's manifold valves.

(6) Every existing crude oil carrier required to be provided with segregated ballast tanks, or fitted with a crude oil washing system or operated with dedicated clean ballast tanks, shall comply with the provisions of paragraph (5) (b) of this regulation.

Regulation 19 — No change

Regulation 20

In the existing of this Regulation, delete reference to «(1973)» in relation to the International Oil Pollution Prevention Certificate.

Regulations 21 to 25 — No change

APPENDIX I — LIST OF OILS

No change

APPENDIX II — FORM OF CERTIFICATE

The existing form of Certificate is replaced by the following form:

INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

Issued under the provisions of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, under the Authority of the Government of.....

(full designation of country)

by

(full designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1978)

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage

Type of ship:

Crude oil tanker*

Product carrier*

Crude oil/product carrier*

Ship other than an oil tanker with cargo tanks coming under

Regulation 2 (2) of Annex I of the Protocol*

Ship other than any of the above*

Date of building or major conversion contract.....

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or no which major conversion was commenced.....

Date of delivery or completion of major conversion ...

PART A — ALL SHIPS

The ship is equipped with:

For ships of 400 tons gross tonnage and above:

(a) oily-water separating equipment * (capable of producing effluent with an oil content not exceeding 100 parts per million);

(b) an oil filtering system * (capable of producing effluent with an oil content not exceeding 100 parts per million);

For ships of 10,000 tons gross tonnage and above:

(c) an oil discharge monitoring and control system * (additional to (a) or (b) above) or;

(d) oily-water separating equipment and an oil filtering system * (capable of producing effluent with an oil content not exceeding 15 parts per million) in lieu of (a) or (b) above.

Particulars of requirements from which exemption is granted under.

Regulation 2 (2) and 2 (4) (a) of Annex 1 of the Protocol:

Remarks:

Endorsement for existing ships*

This is to certify that this ship has now been so equipped as to comply with the requirements of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as relating to existing ships **

Signed.....
(Signature of duly authorized official)

Place.....

Date.....
(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

* This entry need not be reproduced on a Certificate other than the first Certificate issued to any ship.

** The period after the entry into force of the Protocol within which oily-water separating equipment, oil discharge control systems, oil filtering systems and/or slop tank arrangements must be provided is set out in Regulations 13A (3), 15 (1) and 16 (4) of Annex 1 of the Protocol.

PART B — OIL TANKERS*

Carrying Capacity of Ship (m3)	Deadweight of Ship (metric tons)	Length of Ship (m)

It is certified that ship is constructed and equipped, and must operate, in accordance with following:

1. This ship is:

- a) required to be constructed according to and complies with;**
- b) not required to be constructed to:
- c) not required to be constructed according to but complies with.**
the requirements of Regulation 24 of Annex I of the Protocol.

2. This ship is:

- a) required to be constructed according to and complies with.**
- b) not required to be constructed according to;**
the requirements of Regulation 13E of Annex I of the Protocol.**

3. This ship is:

- a) required to be provided with segregated ballast tanks according to, and complies with;**
- b) not required to be provided with segregated ballast tanks according to;**
- c) not required to be provided with segregated ballast tanks according to but complies with;**
- d) in accordance with Regulation 13C or 13D of Annex I of the Protocol, and as specified in Part C of this Certificate, exempted from.**

* This Part should be completed for oil tankers including combination carriers, and those entries which are applicable should be completed for ship other than oil tankers which are constructed and utilized to carry oil bulk an aggregate capacity of 200 cubic metres or above.

* Delete as appropriate.

Delete as appropriate.

the requirements of Regulation 13 of Annex 1 of the Protocol

(e) fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing in accordance with the provisions in Regulation 13B of Annex I of the Protocol, in lieu of being provided with segregated ballast tanks*

(f) provided with dedicated clean ballast tanks in accordance with the provision of Regulation 13A of Annex I of the Protocol, in lieu of being either provided with segregated ballast tanks or fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing*.

4. This ship is:

- (a) required to be fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing according to, and complies with*.
- (b) not required to be fitted with a cargo tank cleaning system crude oil washing according.

the requirements of Regulation 13 (6) of Annex the Protocol.

*Segregated ballast tanks***

The segregated ballast tanks are distributed as follows:

Tank	Volume (m3)	Tank	Volume (m3)
------	-------------	------	-------------

Dedicated clean ballast tanks

This ship is operating with dedicated clean ballast tanks until (date), in accordance with the requirements of Regulation 13A of Annex I of the Protocol.

The dedicated clean ballast tanks are designated as follows

Tank	Volume (m3)	Tank	Volume (m3)
------	-------------	------	-------------

* Delete as appropriate.
 ** Delete if not applicable.

Manual.

This is to certify this ship has been supplied with:

- (a) a valid Dedicated Clean Ballast Tank Operation Manual in accordance with Regulation 13A of Annex I of the Protocol.
- (b) a valid Operations and Equipment Manual for Crude Oil Washing in accordance with Regulation 13B of Annex of the Protocol.

Identification of the valid Manual

Signed
 (Signature of duly authorized official)

Place

Date
 (Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

* Delete if not applicable.
 ** Delete as appropriate.

Identification of the valid manual
 Signed
 (Signature of duly authorized official)
 Place
 Date
 (Seal or stamp of Authority, as appropriate)

PART C — EXEMPTIONS

This is to certify that ship is:

(a) solely engaged in trade between and in accordance with Regulation 13C of Annex of the Protocol***, or

(b) operation with special ballast arrangements in accordance with Regulation 13D of Annex i of the Protocol.

and is therefore exempted from the requirements of Regulation 13 of Annex the Protocol.

Signed
 (Signature of duly authorized official)

Place
 Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

This is to Certify:

That the ship has surveyed in accordance with Regulation 4 of Annex I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, concerning the prevention of pollution by oil; and that the survey shows that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material of the ship and condition thereof are all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Annex I of that Protocol.

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

Issued at
 (Place of issue of certificate)

..... 19
 (Signature of duly authorized official) (Seal or stamp of the Authority as appropriate)

Intermediate survey

This is to certify that at an intermediate survey required by Regulation 4 (1) (c) of Annex I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, this and the condition thereof were found to comply with the relevant provisions of that Protocol.

Signed
 (Signature of duly authorized official)

Place

Date

Next intermediate survey due
 (Seal stamp of the Authority, as appropriate)

Signed
 (Signature of duly authorized official)

Place

Date

Next intermediate survey due
 (Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed
 (Signature of duly authorized official)

Place

Date

Next intermediate survey due
 (Seal stamp of the Authority, as appropriate)

Signed
 (Signature of duly authorized official)

Place

Date

Next intermediate survey due
 (Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed
 (Signature of duly authorized official)

Place

Date
 (Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Delete if not applicable.
 Delete as appropriate.

APPENDIX III – FORM OF OIL RECORD BOOK

The following forms of Supplements to the Oil Record Book are added to the existing form:

Supplement 1

FORM OF SUPPLEMENT TO OIL RECORD BOOK FOR OIL TANKERS OPERATED WITH DEDICATED CLEAN BALLAST TANKS*

Name of ship.....
 Distinctive numbers or letters.....
 Total cargo carrying capacity cubic metres
 Total dedicated clean ballast capacity cubic metres
 The following tanks are designated as dedicated clean ballast tanks:

Tank	Volume (m ³)	Tank	Volume (m ³)

Note: The periods covered by the Supplement should be consistent with the periods covered by the Oil Record Book.

(A) Ballasting of dedicated clean ballast tanks

101.	Identity of tank(s) ballasted			
102.	Date and position of ship when water intended for flushing, or port ballast was taken to dedicated clean ballast tank(s)			
103.	Date and position of ship when pump(s) and lines were flushed to slop tank			
104.	Date and position of ship when additional ballast water was taken to dedicated clean ballast tank(s)			
105.	Date time and position of ship when (a) valves to slop tank, (b) vales to cargo tanks, (c) other valves affecting the clean ballast system were closed			
106.	Quantity of clean ballast taken on board			

The undersigned certifies that, in addition to the above, all sea vaves, cargo tank and pipeline connexions and connexions between tanks or inter-tank connexions, were secured on the completion of ballasting of dedicated clean ballast tanks.

Date of entry Officer in charge
 Master

(B) Discharge of clean ballast

107.	Identity of tank(s)			
108.	Date time and position of ship at start of discharge of clean ballast (a) to sea, or (b) into reception facility			

* This Supplement should be attached to the Oil Record Book for oil tankers operating with dedicated clean ballast tanks in accordance with Regulation 13A of Annex 1 of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for Prevention of Pollution from Ships, 1973. Other information as required should be entered in the Oil Record Book.

109.	Date, time and position of ship upon completion of discharge to sea			
110.	Quantity discharged (a) to sea, or (b) into reception facility			
111.	Was the ballast water checked for oil contamination before discharge?			
112.	Was the discharge monitored during discharge by an oil content meter?			
113.	Was there any indication of oil contamination of the ballast water before or during discharge?			
114.	Date and position of ship when pump and lines were flushed after loading			
115.	Date, time and position of ship when (a) vales to slop tank, (b) vales to cargo tanks, (c) other valves affecting the clean ballast system were closed			
116.	Quantity of polluted water transferred to slop tank(s). [Identify slop tank(s)]			

The undersigned certifies that, in addition to the above, all sea vaves, overboard discharge vales, cargo tank and pipeline connexions and connexions between tanks or inter-tank connexions, were secured on completion of discharge of clean ballast and that the pump(s) and pipes designated for clean ballast operations were properly cleaned upon completion of discharge of clean ballast.

Date of entry Officer in charge
 Master

Supplement 2

FORM OF SUPPLEMENT TO OIL RECORD BOOK FOR CRUDE OIL TANKERS OPERATING WITH A CARGO TANK CLEANING PROCEDURE USING CRUDE OIL WASHING*

Name of ship.....
 Distinctive numbers or letters.....
 Total cargo carrying capacity cubic metres
 Voyage from to
 [Port(s)] (dete) [Port(s)] (dete)

Note: The periods covered by the Supplement should be consistent with the periods covered by the Oil Record Book.

A separate column should be used for each tank washed or water rinsed.

(A) Crude oil washing

201.	Date when and port where crude oil washing was carried out or ship's position if carried out between two discharge ports			
202.	Identity of tank(s) washed (see Note 1)			

* This Supplement should be attached to the Oil Record Book for crude oil tankers operating with cargo tank cleaning procedure using crude oil washing in accordance with Regulation 13A of Annex 1 of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973. and is intended to replace Section (e) of the Oil Record Book Details of ballasting and deballasting and other information required should be entered in the Oil Record Book.

203.	Number of machines in use			
204.	Commenced washing (a) date and time (b) ullage			
205.	Washing pattern employed (see Note 2)			
206.	Washing line pressure			
207.	Completed or stopped washing (a) date and time (b) ullage			
208.	Remarks			

The tanks were washed in accordance with programmes given in the operations and equipment manual (see Note 3) and confirmed dry on completion.

Date of entry Officer in charge
Master

Note 1 When an individual tank has more machines than can be operated simultaneously, as described in the Operations and Equipment Manual, then the section being crude oil washed should be identified, e.g. No. 2 centre section.

Note 2 In accordance with the Operations and Equipment Manual enter whether single-stage method of washing is employed. If multistage method is used, give the vertical arc covered by the machines and the number of times that arc is covered for that particular stage of the programme.

Note 3 If the programmes given in the Operations and Equipment Manual are followed, then details must be given under Remarks.

(B) Water rinsing or flushing of tank bottoms

- 209. Date and position of ship when rinsing or flushing was carried out
- 210. Identity of tank(s) and date
- 211. Volume of water used
- 212. Transferred to:
(a) reception facilities
(b) slop tank(s) [identify slop tank(s)]

Date of entry Officer in charge
Master

Supplement 3

FORM OF SUPPLEMENT TO OIL RECORD BOOK FOR OIL TANKERS ENGAGED IN SPECIFIC TRADES*

Name of ship.....
Distinctive numbers or letters.....
Total cargo carrying capacity cubic metres
Total ballast water capacity required for compliance with Regulation 13 (2) and (3) of Annex I of the Protocol cubic metres
Voyage from to
[Port(s)] (date) [Port(s)] (date)

Note: The periods covered by the Supplement should be consistent with the periods covered by the Oil Record Book.

* This Supplement should be attached to the Oil Record Book for oil tankers engaged in specific trades in accordance with Regulation 13C of Annex 1 of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, and is intended to replace sections (d), (f), (g) and (i) of the Oil Record Book. Other information required should be entered in the Oil Record Book.

(A) Loading of ballast water

301.	Identity of tank(s) ballasted			
302.	Date and position of ship when ballasted			
303.	Total quantity of ballast loaded in cubic metres			
304.	Method of calculating ballast quantity			
305.	Remarks			
306.	Date and signature of officer in charge			
307.	Date and signature of Master			

(B) Re-allocation of ballast water within the ship

308.	Reason for re-allocation			
309.	Date and signature of officer in charge			
310.	Date and signature of Master			

(C) Ballast water discharge to reception facility

311.	Date and port(s) where ballast water was discharged			
312.	Name or designation of reception facility			
313.	Total quantity of ballast water discharged in cubic metres			
314.	Method of calculating ballast quantity			
315.	Date and signature of officer in charge			
316.	Date and signature of Master			
317.	Date, signature and stamp of port authority official			

ANNEX II

Regulations for the Control of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk

No change

ANNEX III

Regulations for the Prevention of Pollution by Harmful Substances Carried by Sea in Packaged Forms, or in Freight Containers, Portable Tanks or Road and Rail Tank Wagons

No change

ANNEX IV

Regulations for the Prevention of Pollution by Sewage from Ships

No change

ANNEX V

Regulations for the Prevention of Pollution by Garbage from Ships

No change

**PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO À
CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A
PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO POR NAVIOS, 1973**

As Partes no presente Protocolo:

Reconhecendo que a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, pode contribuir significativamente para a protecção do meio ambiente contra a poluição por navios;

Reconhecendo igualmente a necessidade de melhorar ainda mais a prevenção e o controlo da poluição marinha causada pelos navios, especialmente navios petroleiros;

Reconhecendo além disso a necessidade de pôr em execução, tão cedo e tão amplamente quanto possível as regras para a prevenção da poluição pelos hidrocarbonetos, contidas no anexo I a essa Convenção

Reconhecendo, contudo, a necessidade de protelar a aplicação do anexo II a essa Convenção até que certos problemas técnicos tenham sido satisfatoriamente resolvidos;

Considerando que estes objectivos podem ser alcançados mais eficazmente pela conclusão de um protocolo relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios acordaram o seguinte:

Artigo I

Obrigações gerais

1. As partes no presente protocolo comprometem-se a cumprir as disposições:

- a) Do presente Protocolo e do seu anexo, que constituirá parte integrante deste Protocolo; e
- b) Da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973 (daqui em diante referida como «a Convenção»), com as alterações e aditamentos contidos no presente Protocolo.

2. As disposições da Convenção e do presente Protocolo serão lidas e interpretadas, em conjunto como um único instrumento.

3. Qualquer referência ao presente Protocolo constitui simultaneamente uma referência ao seu anexo.

Artigo II

Aplicação do anexo II à Convenção

1. Não obstante o disposto no n.º 14, parágrafo 1.º, da Convenção, as Partes no presente Protocolo acordam que não ficarão vinculadas pelas disposições do anexo II à Convenção durante um período de 3 anos a partir da data da entrada em vigor do presente Protocolo, ou durante um período mais longo que possa ser acordado por uma maioria de dois terços das Partes no presente Protocolo no Comité de Protecção do Meio Marinho (daqui em diante referido como «o Comité») da Organização Marítima Internacional (daqui em diante referida «a Organização»).

2. Durante o período estipulado no parágrafo 1 do presente artigo, as Partes no presente protocolo não ficarão sujeitas a quaisquer obrigações nem terão direito de reivindicar quaisquer privilégios nos termos da Convenção relativos às matérias respeitantes ao anexo II à Convenção, e todas as referências às Partes na Convenção não incluirão as Partes no presente Proto-

colo, no que respeita às matérias relacionadas com tal anexo.

Artigo III

Obrigações de informações

O texto do artigo 11, Parágrafo 1, alínea b), da Convenção é substituído pelo seguinte:

Uma lista de inspectores nomeados ou de organismos reconhecidos que estejam autorizados a actuar em seu nome na condução dos assuntos relacionados com o projecto, construção, equipamento e operação de navios destinados ao transporte de substâncias prejudiciais, de acordo com as disposições das regras, a fim de ser distribuída às Partes para conhecimento dos seus funcionários. A administração notificará, portanto, a Organização das responsabilidades e condições específicas em que a autoridade foi delegada nos referidos inspectores ou organismos reconhecidos.

Artigo IV

Assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e adesão

1. O presente Protocolo fica aberto à assinatura, desde 1 de Junho de 1978 até 31 de Maio de 1979, na sede da Organização, continuando a partir daí aberto para adesão. Os Estados podem tornar-se Partes no presente Protocolo mediante:

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

2. A ratificação, aceitação, aprovação ou adesão é concretizada mediante o depósito do correspondente instrumento junto do secretário-geral da Organização.

Artigo V

Entrada em vigor

1. O presente Protocolo entra em vigor 12 meses após a data em que pelo menos 15 Estados, cujas frotas mercantes combinadas constituam não menos de 50% da tonelagem de arqueação bruta da marinha mercante mundial, se tenham tornado Partes no presente Protocolo de acordo com o seu artigo V.

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

3. Depois da data em que uma emenda ao presente Protocolo for considerada como aceite, de acordo com o artigo 16.º da Convenção, qualquer instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão depositado aplicar-se-á ao presente Protocolo como emendado.

Artigo VI

Emendas

Os procedimentos estabelecidos no artigo 16.º da Convenção relativos à emendas aos artigos, a um anexo e a um apêndice a um anexo à Convenção aplicam-se, respectivamente, às emendas aos artigos, ao anexo e a um apêndice anexo ao presente Protocolo.

Artigo VII

Denúncia

1. O presente Protocolo pode ser denunciado por qualquer Parte no mesmo, em qualquer momento, após decorridos 5 anos a partir da entrada em vigor do Protocolo para essa Parte.

2. A denúncia é efectuada mediante o depósito de um instrumento de denúncia junto do secretário-geral da Organização.

3. Uma denúncia produz efeitos 12 meses após a recepção da sua notificação pelo secretário-geral da Organização, ou após o termo de qualquer outro período mais longo indicado na notificação.

Artigo VIII

Depositário

1. O presente Protocolo é depositado junto do secretário-geral da Organização (daqui em diante referido como «o depositário»).

2. O depositário:

a) Informará todos os Estados que tenham assinado o presente Protocolo ou a ele aderido:

i) De cada nova assinatura ou depósito de um instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão e respectiva data;

ii) Da data de entrada em vigor do presente Protocolo;

iii) Do depósito de qualquer instrumento de denúncia da presente Protocolo, bem como da data em que a denúncia produz efeitos;

iv) De qualquer decisão tomada de acordo com o artigo II, parágrafo I, do presente Protocolo;

b) Enviará cópias autenticadas do presente Protocolo a todos os Estados que o tenham assinado ou a ele aderido.

3. Logo que o presente Protocolo entre em vigor, será enviada uma cópia autenticada pelo depositário ao secretariado das Nações Unidas, para registo e publicação, de acordo com o artigo 102º da Carta das Nações Unidas.

Artigo IX

Línguas

O presente Protocolo é redigido em exemplar único, cujos textos em espanhol, francês, inglês e russo fazem igualmente fé. Serão preparadas e depositadas com os originais assinados traduções oficiais em alemão, árabe, italiano e japonês.

Em fé do que os abaixo assinados (BSV1), devidamente autorizados pelos seus respectivos governos para esse efeito, assinaram o presente Protocolo.

Feito em Londres, no dia 17 de Fevereiro de 1978.

ALTERAÇÕES E ADITAMENTO À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO POR NAVIOS, 1973

ANEXO I

Regras para a prevenção da poluição por hidrocarbonetos

Regras 1º

Definições

Parágrafo 1 a 7 – sem alteração.

Substituir o texto do parágrafo 8º pelo seguinte:

8 – a) «Grande modificação» significa a modificação de um navio existente:

i) Que altera substancialmente as suas dimensões ou capacidade de carga; ou

ii) Que modifica o tipo do navio; ou

iii) Cujas intenções seja, na opinião da administração, prolongar consideravelmente a sua vida; ou

iv) Que de qualquer outra forma altere o navio de modo que, se fosse um navio novo, ficaria sujeito às disposições pertinentes do presente Protocolo que não lhe seriam aplicáveis como navio existente;

b) Não obstante as disposições da alínea a) do presente parágrafo, a modificação de um navio petroleiro existente, de porte bruto igual ou superior a 20 000 t, para satisfazer os requisitos da regra 13 deste anexo não será considerada como uma grande modificação para efeitos do presente anexo.

Parágrafos 9 a 22 – Sem alteração.

Substituir o texto do parágrafo 23 pelo seguinte:

23 – «Deslocamento leve» significa o deslocamento de um navio, em toneladas métricas, sem carga, combustível, óleo lubrificante, água de lasto, água doce e água de alimentação de caldeiras nos tanques, materiais de consumo, passageiros e tripulação, e suas bagagens.

Parágrafos 24 e 25 – Sem alteração.

Os seguintes parágrafos são inseridos no texto:

26 – Não obstante as disposições do parágrafo 6 da presente regra, para os efeitos das regras 13, 13B, 13E e 18, parágrafo 5º, deste anexo, «navio petroleiro novo» significa um navio petroleiro:

a) Cujos contrato de construção foi celebrado depois de 1 de Janeiro de 1979; ou

b) Na ausência de um contrato de construção, cuja quilha foi assente, ou se encontra numa fase equivalente de construção, depois de 1 de Janeiro de 1980; ou

c) Cujas entregas foi efectuada depois de 1 de Junho de 1982; ou

d) Que sofreu uma grande modificação:

- i) Cujos contratos foi celebrado depois de 1 de Junho de 1979; ou
- ii) Na ausência de um contrato, cujos trabalhos foram iniciados depois de 1 de Janeiro de 1980; ou
- iii) Cujos trabalhos terminaram depois de 1 de Junho de 1982;

exceptuando que, para os navios petroleiros de porte bruto ou superior a 70 000 t, aplicar-se-á a definição contida no parágrafo 6 desta regra para os efeitos da regra 13, parágrafo 1, do presente anexo.

27 — Não obstante as disposições do parágrafo 67º desta regra, para efeitos das regras 13, 13A, 13B, 13C, 13D e 18, parágrafo 6º, do presente anexo, «navio petroleiro existente» significa um navio petroleiro que não é um navio petroleiro novo tal como definido no parágrafo 26º desta regra.

28 — «Petróleo bruto» significa qualquer mistura líquida de hidrocarbonetos existentes na terra, tratada ou não para a tornar transportável, e inclui:

- a) Petróleo bruto do qual podem ter sido retiradas certas fracções destiladas; e
- b) Petróleo bruto ao qual podem ter sido adicionadas certas fracções destiladas.

29 — «Navio-tanque para transporte de petróleo bruto» significa um navio petroleiro utilizado no transporte de petróleo bruto.

30 — «Navio-tanque para transporte de produtos refinados» significa um navio petroleiro utilizado no transporte de hidrocarbonetos que não sejam petróleo bruto.

Regra 2 e 3

Sem alteração.

Regra 4

Substituir o texto da regra 4 pelo seguinte:

Vistorias e Inspeções

1. Os navios petroleiros de arqueação bruta igual a 150 t, e todos os outros navios de arqueação bruta igual ou superior a 400 t serão sujeitos às vistorias a seguir especificadas:

- a) Uma vistoria inicial antes de o navio entrar ao serviço ou antes da emissão, pela primeira vez, do certificado exigido pela regra 5 do presente anexo, que incluirá uma vistoria completa da sua estrutura, equipamento, sistemas, instalações, disposições e materiais, na medida em que o navio esteja abrangido por este anexo. Esta vistoria será de modo a assegurar que a estrutura, equipamento, sistemas, instalações, disposições e materiais cumpram integralmente os requisitos aplicáveis do presente anexo.
- b) Vistorias periódicas, a intervalos determinados pela administração, mas não excedendo 5 anos, que permitam assegurar que a estrutura, equipamento, sistemas, instalações, disposições de materiais cumpram integralmente os requisitos do presente anexo.
- c) Pelo menos uma vistoria intermédia durante o período de validade do certificado que permita assegurar que os equipamento, os siste-

mas de bagagem e de encanamentos associados, incluindo os monitores de descarga de hidrocarbonetos/água e os equipamentos de filtragem de hidrocarbonetos cumpram integralmente os requisitos aplicáveis do presente anexo e estão em boas condições de funcionamento. Quando apenas se proceda a uma vistoria intermédia durante qualquer período de validade do certificado, essa vistoria efectuar-se-á no período compreendido entre 6 meses antes e 6 meses depois da data intermédia de validade do referido certificado. Estas vistorias intermédias serão registadas no certificado emitido em conformidade com a regra 5 do presente anexo.

2. A administração estabelecerá as medidas apropriadas para os navios que não estão sujeitos às disposições do parágrafo 1 desta regra, de modo a garantir o cumprimento das disposições aplicáveis do presente anexo.

3 - a) As vistorias a navios, para verificação da aplicação das disposições do presente anexo, serão efectuadas por funcionários da administração. A administração pode, contudo, delegar a execução das vistorias quer em inspectores nomeados para este fim quer em organismos por ela reconhecidos.

b) A administração estabelecerá disposições para a realização de inspecções não programadas durante o período de validade do certificado. Estas inspecções garantirão que o navio e o seu equipamento se mantêm, sob todos os aspectos, em condições satisfatórias para o serviço a que o navio se destina. Estas inspecções podem ser efectuadas pelos seus próprios serviços de inspecção, por inspectores nomeados ou por organismos reconhecidos, ou ainda por outras Partes, a pedido da administração. Quando a administração, de acordo com as disposições do parágrafo 1º da presente regra, estabelecer a realização de vistorias anuais obrigatórias, não serão obrigatórias as inspecções não programadas acima referidas.

c) Qualquer administração que nomeia inspectores ou reconheça organismos para efectuar as vistorias e inspecções, como estabelecido nas alíneas a) e b) do presente parágrafo, conferirá, pelo menos, poderes ao inspector nomeado ou ao organismo reconhecido para:

- i) Exigir a execução de reparações num navio; e
- ii) Efectuar vistorias e inspecções, quando solicitadas pelas autoridades apropriadas de um Estado do porto.

A administração notificará a Organização das responsabilidades específicas atribuídas aos inspectores nomeados ou organismos reconhecidos e das condições em que lhe foi delegada a autoridade, a fim de ser comunicada às Partes no presente Protocolo, para informação dos seus funcionários.

d) Quando um inspector nomeado ou um organismo reconhecido verificar que o estado do navio ou do seu equipamento não corresponde substancialmente ao especificado no certificado ou é tal que o navio não está apto a largar para o mar sem que represente uma ameaça inaceitável para o meio marinho, esse inspector ou organismo assegurar-se-á

imediatamente de que são tomadas acções correctivas e notificará, em devido tempo, a administração. Se essas acções correctivas não forem tomadas, o certificado será retirado e a administração será imediatamente notificada; e se o navio se encontrar num porto de outra Parte, as autoridades apropriadas do Estado do porto serão também imediatamente notificadas. Quando um funcionário da administração, um inspector nomeado ou um organismo reconhecido tiver notificado as autoridades apropriadas do Estado do porto, o governo desse Estado prestará a esse funcionário, inspector ou organismo a assistência necessária para se desempenhar das suas obrigações nos termos da presente regra. Quando aplicável o governo do Estado do porto interessado tomará medidas convenientes de modo a garantir que o navio só possa largar para o mar ou sair do porto com o objectivo de se dirigir ao mais próximo e apropriado estaleiro de reparação que esteja disponível, quando não represente uma ameaça inaceitável para o meio marinho.

e) Em qualquer dos casos, a administração interessada garantirá em absoluto a integral execução e a eficiência de vistoria e da inspecção e tomará as disposições necessárias para satisfazer esta obrigação.

4 - a) O estado do navio e do seu equipamento será mantido de acordo com as disposições do presente Protocolo, de modo a garantir que o navio se mantenha, em todos os aspectos, apto a largar para o mar sem que represente uma ameaça inaceitável para o meio marinho.

b) Após a execução de qualquer das vistorias previstas no parágrafo 1 da presente regra não serão efectuadas quaisquer modificações na estrutura, equipamento, sistemas, instalações, disposições ou materiais inspeccionados sem autorização da administração, com excepção da substituição directa de tal equipamento e instalações;

c) Sempre que ocorrer um acidente num navio ou for detectada uma deficiência que afecte substancialmente a integridade do navio ou a eficiência ou integridade do equipamento sujeitos às disposições do presente anexo, o capitão ou o armador do navio participará, na primeira oportunidade, o facto à administração, ao organismo reconhecido ou ao inspector nomeado, responsável pela emissão do respectivo certificado, a quem caberá proceder a investigações para determinar se é necessário efectuar uma vistoria, como requerido pelo parágrafo 1º da presente regra. Se o navio se encontrar num porto de outra Parte, o capitão ou o armador participará também imediatamente o facto às autoridades apropriadas do Estado do porto, e o inspector nomeado ou organismo reconhecido certificar-se-á de que tal participação foi efectuada.

Regra 5, 6 e 7

No texto destas regras, eliminar todas as referências a «(1973)», relacionadas com o Certificado Internacional de Prevenção por Hidrocarbonetos.

Regra 8

Validade do certificado

Substituir o texto da regra 8 pelo seguinte:

1. Um certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Hidrocarbonetos será emitido por um período de validade determinado pela administração, que não excederá 5 anos a contar da data da emissão, desde que, no caso de um navio petroleiro operando com tanques destinados a lastro limpo por um período limitado como especificado na regra 13, parágrafo 9, do presente anexo, o período atrás indicado.

2. Um certificado deixará de ser válido se forem introduzidas modificações significativas na estrutura, equipamento, sistemas, instalações, disposições ou materiais exigidos, sem autorização da administração, à excepção da substituição directa de tal equipamento ou instalações ou se não tiverem sido efectuadas as vistorias intermédias específicas pela administração, nos termos da regra 4, parágrafo 1, alínea c), do presente anexo.

3. Um certificado emitido para um navio deixará igualmente de ser válido quando o navio mudar de bandeira. Só será emitido um novo certificado quando o governo de que o emitir estiver convencido de que o navio cumpre integralmente os requisitos para a regra 4, parágrafo 4, alínea a) e b), do presente anexo. No caso de mudança de bandeira entre Partes, o Governo da Parte cuja bandeira o navio arvorava, se para tal for solicitado até 3 meses depois da mudança, enviará à administração uma cópia do certificado que o navio possuía antes da mudança e, se possível, uma cópia do relatório da respectiva vistoria.

Regra 9 a 12

Sem alteração.

O texto da regra 13 é substituído pelas seguintes regras.

Regra 13

Tanques de lastro segregado, tanques destinados a lastro limpo e lavagem com petróleo bruto.

Tendo em consideração as disposições das regras 13C e 13D do presente anexo, os navios petroleiros cumprirão os requisitos desta regra.

Navios petroleiros novos de porte bruto igual ou superior a 20 000 t.

1. Todos os navios tanques novos para transporte de petróleo bruto igual ou superior a 20 000 t e todos os navios-tanques novos para transporte de produtos refinados de porte bruto igual ou superior a 30 000 t possuirão tanques de lastro segregado e cumprirão as disposições do parágrafos 2, 3 e 4 ou do parágrafo 5 da presente regra, conforme aplicável.

2. A capacidade dos tanques de lastro segregado será calculada de forma que o navio possa navegar em lastro com toda a segurança sem ter de recorrer à utilização dos tanques de carga para lastragem com água, salvo nas condições previstas no parágrafo 3 ou 4 da presente regra. Contudo, em qualquer caso, a capacidade mínima dos tanques de lastro segregados permitirá que em todas as condições de lastro que possam ocorrer em qualquer momento da viagem, incluindo a de deslocamento leve apenas com lastro segregado, possam ser satisfeitos todos os seguintes requisitos relativos a calados e caimento do navio:

- a) A imersão a meio navio (dm) em metros (sem ter em consideração qualquer deformação do navio) não será inferior a:

$$(dm) = 2,0 + 0,02 L$$

- b) Os calados nas perpendiculares a vante e a ré terão os valores correspondentes à imersão a meio navio (dm), conforme estabelecido na alínea a) do presente parágrafo, com um caimento a ré igual ou inferior a 0,015 L; e
- c) Em qualquer caso, o calado na perpendicular a ré não será inferior ao calado necessário para assegurar a imersão completa do(s) hélice(s).

3. Em caso algum será transportada água de lastro nos tanques de carga, excepto nas raras viagens em que as condições meteorológicas sejam de tal modo severas que se torne necessário, na opinião do capitão, transporte água de lastro adicional dos tanques de carga para garantia a segurança do navio. Esta água de lastro adicional será tratada e descarregada em cumprimento da regra 9 em conformidade com os requisitos da regra 15 do presente anexo, e esta operação registada no Livro de Registo de Hidrocarbonetos mencionado na regra 20 deste anexo.

4. No caso de navios-tanques novos para transporte de petróleo bruto, o lastro adicional autorizado no parágrafo 3 da presente regra só será transportado em tanques de carga que tenham sido lavados com petróleo bruto, em conformidade com a regra 13B deste anexo, antes da largada de um porto ou terminal de descarga de hidrocarbonetos.

5. Não obstante as disposições do parágrafo 2 da presente regra, as condições de lastro segregado para os navios petroleiros de comprimento inferior a 150 m terão de ser consideradas satisfatórias pelas administrações.

6. Todos os navios tanques para transporte de petróleo bruto, de porte bruto igual ou superior a 20 000 t, serão equipados com um sistema de limpeza dos tanques, usando a lavagem com petróleo bruto. A administração tomará medidas necessárias para garantir que o sistema cumpra integralmente os requisitos da regra 13B do presente anexo, no prazo de 1 ano a partir da data em que o navio-tanque foi utilizado para primeira vez no transporte de petróleo bruto ou no fim da terceira viagem em que foi transportado petróleo bruto adequando à lavagem com petróleo bruto se esta for posterior. A não ser que o navio petroleiro transporte petróleo bruto que não seja adequado para lavagem com petróleo bruto, o navio operará aquele sistema em conformidade com os requisitos daquela regra.

Navios tanques existentes para transporte de petróleo bruto, de porte bruto igual ou superior a 40 000 t.

7. Tendo em consideração as disposições dos parágrafos 8 e 9 da presente regra, todos os navios-tanques existentes para transporte de petróleo bruto, de porte bruto igual ou superior a 40 000 t, possuirão tanques de lastro segregado e cumprirão os requisitos dos parágrafos 2 e 3 desta regra, a partir da entrada em vigor do presente Protocolo.

8. Os navios-tanques existentes para transporte de petróleo bruto, referidos no parágrafo 7 da presente regra, em vez de possuírem tanques de lastro segregado, podem operar utilizando um procedimento de limpeza dos tanques de carga usando a lavagem com petróleo bruto, em conformidade com a regra 13B deste anexo,

excepto se o navio-tanque para transporte de petróleo bruto for destinado ao transporte de petróleo bruto que não seja adequado para a lavagem com petróleo bruto.

9. Os navios petroleiros existentes para transporte de petróleo bruto referidos no parágrafo 7º ou 8º da presente regra, em vez de possuírem tanques de lastro segregado ou operarem utilizando um procedimento de limpeza dos tanques de carga, usando a lavagem com petróleo bruto, podem operar com tanques destinados a lastro limpo, em conformidade com as disposições da regra 13A deste anexo, durante o seguinte período:

- a) Até dois anos depois da entrada em vigor do presente Protocolo, no caso de navios-tanques para transporte de petróleo bruto de porte bruto igual ou superior a 70 000 t.
- b) Até 4 anos depois da entrada em vigor do presente Protocolo, no caso de navios-tanques para transporte de petróleo bruto de porte bruto igual ou superior a 40 000 t, mas inferior a 70 000 t.

Navios-tanques existentes para transporte de produtos refinados, de porte igual ou superior a 40 000 t.

10. A partir da entrada em vigor do presente Protocolo, todos os navios-tanques existentes para transporte de produtos refinados, de porte bruto igual ou superior a 40 000 t, possuirão tanques de lastro segregado e cumprirão os requisitos dos parágrafos 2º e 3º da presente regra, ou alternativamente operarão com tanques destinados a lastro limpo, em conformidade com as disposições da regra 13A deste anexo.

Navios petroleiros qualificados como navios petroleiros de lastro segregado.

11. Qualquer navio petroleiro que não seja obrigado a possuir tanques de lastro segregado, em conformidade com o parágrafo 1, 7 ou 10 da presente regra, pode, contudo, ser qualificado como navio petroleiro de lastro segregado desde que cumpra os requisitos dos parágrafos 2 e 3 ou do parágrafo 5 desta regra, conforme aplicável.

Regra 13A

Requisitos para navios petroleiros com tanques destinados a lastro limpo

1. Um navio petroleiro que opere com tanques destinados a lastro limpo, em conformidade as disposições da regra 13, parágrafo 9 ou 10, do presente anexo, terá tanques com capacidade suficiente, destinados exclusivamente ao transporte de lastro limpo, como definido na regra 1, parágrafo 16 da regra 13, parágrafo 2 e 3, do presente anexo.

2. As disposições e os procedimentos operacionais referentes aos tanques destinados a lastro limpo cumprirão os requisitos estabelecidos pela administração. Tais requisitos incluirão pelo menos todas as disposições das especificações para navios petroleiros com tanques destinados a lastro limpo, adoptadas pela Conferência Internacional sobre Segurança de Navios-Tanques e Prevenção da Poluição, 1978, na Resolução 14, com as eventuais revisões feitas pela Organização.

3. Um navio petroleiro que opere com tanques destinados a lastro limpo será equipado com um aparelho de medida do teor em hidrocarbonetos de tipo aprovado pela administração, com base nas especificações recomendadas pela Organização(*), de modo a permitir o controle do teor em hidrocarbonetos na água de lastro

que está a ser descarregada. O aparelho de medida do teor em hidrocarbonetos será instalado, o mais tardar, na primeira entrada programada em estaleiro, depois da entrada em vigor do presente protocolo. Até que esteja instalado o aparelho de medida do teor em hidrocarbonetos, será verificado, mediante exame da água dos tanques destinados a lastro realizado imediatamente antes da descarta de água dos tanques destinados a lastro limpo, que esta não foi contaminada por hidrocarbonetos.

4. Todos os navios petroleiros que operam com tanque destinados a lastro limpo possuirão:

- a) Um Manual de Operação dos Tanques Destinados a Lastro Limpo, com a descrição detalhada dos sistemas e dos procedimentos operacionais. Este manual obedecerá às exigências da administração e incluirá todas as informações contidas nas especificações referidas no parágrafo 2 da presente regra. Se for efectuada uma modificação no sistema de tanques destinados a lastro limpo, o manual de operação será revisto em conformidade; e
- b) Um suplemento ao Livro de Registo de Hidrocarbonetos, referido na regra 20 do presente anexo, conforme indicado no suplemento 1 ao apêndice III a este anexo. Este suplemento acompanhará sempre o Livro de Registo de Hidrocarbonetos.

Regra 13B

Requisitos para a lavagem com petróleo bruto

1. Todos os sistemas de lavagem com petróleo bruto cuja instalação seja obrigatória, em conformidade com a regra 13, parágrafos 6 e 8 do presente anexo, cumprirão os requisitos desta regra.

2. A instalação de lavagem com petróleo bruto, o equipamento associado e a sua disposição cumprirão os requisitos estabelecidos pela administração. Tais requisitos incluirão, pelo menos, todas as disposições das especificações para o projecto, operação e controlo dos sistemas de lavagem com petróleo bruto, adoptadas pela Conferência Internacional sobre a Segurança de Navios-Tanques e Prevenção da Poluição, 1978, na Resolução 15, com as eventuais revisões feitas pela Organização.

3. Todos os tanques de carga e todos os tanques de resíduos serão equipados com um sistema de gás inerte, em conformidade com as regras apropriadas do capítulo II - 2 da Convenção Internacional para Salvaguarda da vida Humana no Mar, 1974, modificada e ampliada pelo Protocolo de 1978 Relativo à Convenção Internacional para Salvaguarda da vida Humanas no Mar, 1974.

4. No respeitante à lastragem dos tanques de carga, antes de cada viagem em lastro serão lavados com petróleo bruto um número suficiente de tanques de carga, para que, tendo em consideração a rota habitual do navio petroleiro e a condições meteorológicas previsíveis, apenas se embarque água para lastro nos tanques de carga que tenham sido lavados com petróleo bruto.

5. Todos os navios petroleiros que operam com sistemas de lavagem de tanques com petróleo bruto possuirão:

- a) Um Manual de Operação e Equipamento com descrição detalhada do sistema, do equipa-

mento e dos procedimentos operacionais. Este manual obedecerá às exigências da administração e incluirá todas as informações contidas nas especificações referidas no parágrafo 2 da presente regra. Se for efectuada uma modificação no sistema de lavagem com petróleo bruto, o Manual de Operação e Equipamento será revisto em conformidade; e

- b) Um suplemento ao Livro de Registo de Hidrocarbonetos, referido na regra 20 do presente anexo, conforme indicado no suplemento 2 ao apêndice III a este anexo. Este suplemento acompanhará sempre o Livro de Registo de Hidrocarbonetos.

Regra 13C

Navios-tanques existentes utilizados em tráfegos específicos

1. Tendo em consideração as disposições dos parágrafos 2 e 3 da presente regra, a regra 13, parágrafos 7 a 10, do presente anexo não se aplicará a um navio petroleiro existente utilizado exclusivamente em tráfegos específicos entre:

- a) Portos ou terminais de um Estado Parte no presente Protocolo; ou
- b) Portos ou terminais de Estados Partes no presente Protocolo, quando:
 - i) A totalidade da viagem se efectue dentro de uma área especial como definida na regra 10, parágrafo 1, do presente anexo; ou
 - ii) A totalidade da viagem se efectue dentro de outros limites definidos pela Organização.

2. As disposições do parágrafo 1 da presente regra aplicar-se-ão apenas quando os portos ou terminais onde se efectue o carregamento no decurso dessas viagens possuírem instalações adequadas para a recepção e tratamento de todo o lastro e água de lavagem de tanques, provenientes de navios petroleiros que os utilizem, e quando forem satisfeitas todas as seguintes condições:

- a) Tendo em consideração as excepções previstas na regra 11 do presente anexo, todas as águas de lastro, incluindo água de lastro limpo, e os resíduos da lavagem de tanque são retidos a bordo e trasfegados para as instalações de recepção e o respectivo registo nas secções apropriadas do suplemento ao Livro de Registo de Hidrocarbonetos, referido no parágrafo 3 da presente regra, é visado pela autoridade competente do Estado do porto;
- b) Tenha havido acordo entre a administração e os governos dos Estados do porto referidos no parágrafo 1, alínea a) ou b), da presente regra, relativamente à utilização de um navio petroleiro existente para um tráfego específico;
- c) Em conformidade com as disposições pertinentes do presente anexo, as instalações de recepção dos portos ou terminais acima referidos sejam aprovadas, para os efeitos da presente regra, pelos governos dos Estados Partes no presente Protocolo, em cujo território estejam situados esses portos ou terminais; e

- d) Esteja mencionado no Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Hidrocarbonetos que o navio petroleiro se destina exclusivamente a esse tráfego específico.

3. Todos os navios petroleiros utilizados num tráfego específico possuirão um suplemento ao Livro de Registo de Hidrocarbonetos, referido na regra 20º do presente anexo, conforme indicado no suplemento 3 ao apêndice III a este anexo. Este suplemento acompanhará sempre o Livro de Registo de Hidrocarbonetos.

Regra 13D

Navios petroleiros existentes com disposições especiais para lastro

1. Quando um navio petroleiro existente tenha sido construído ou opere de modo o cumprir permanentemente os requisitos de calado e caimento da regra 13, parágrafo 2, do presente anexo, sem necessidade de recorrer à utilização de água de lastro, será considerado como cumprindo os requisitos relativos a tanques de lastro segregado, referidos na regra 13, parágrafo 7, deste anexo, desde que sejam satisfeitas todas as seguintes condições:

- Os procedimentos operacionais e as disposições para lastro sejam aprovados pela administração;
- Exista acordo entre a administração e os governos dos Estados do porto interessados que sejam as Partes no presente Protocolo, sempre que os requisitos de calado e caimento sejam satisfeitos mediante um procedimento operacional; e
- Esteja mencionado no Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Hidrocarbonetos que o navio petroleiro opera com disposições especiais para lastro.

2. Em caso algum será transportada água de lastro nos tanques de hidrocarbonetos, excepto nas raras viagens em que as condições meteorológicas sejam de tal modo severas que se torne necessário, na opinião do capitão, transportar água de lastro adicional nos tanques de carga para garantir a segurança do navio. Esta água de lastro adicional será tratada e descarregada em cumprimento da regra 9 e em conformidade com os requisitos da regra 15 do presente anexo, e esta operação registada no Livro de Registo de Hidrocarbonetos mencionado na regra 20 deste anexo.

3. A administração que tenha visado um certificado de acordo com o parágrafo 1, alínea c), da presente regra comunicará à Organização os detalhes correspondentes, para informação às Partes no presente Protocolo.

Regra 13E

Localização protectiva dos espaços para lastro segregado

1. Em todos os navios-tanques novos para transporte de petróleo bruto de porte igual ou superior a 20 000 t em todos os navios-tanques novos para transporte de produtos refinados de porte bruto igual ou superior a 30 000 t, os tanques de lastro segregado necessários para proporcionar a capacidade que permita cumprir os requisitos da regra 13 do presente anexo, que estejam localizados na zona do comprimento do navio em que se situam os tanques de carga, serão dispostos de acordo com os requisitos dos parágrafos 2, 3 e 4 desta regra, de modo a constituir uma medida de protecção

contra o derrame de hidrocarbonetos no caso de encalhe ou colisão.

2. Os tanques de lastro segregado e os espaços que não sejam tanques de hidrocarbonetos situados na zona do comprimento do navio em que se situam os tanques de carga (L) serão dispostos de modo a cumprir o seguinte requisito:

$$\Sigma PA_c + \Sigma PA_s \geq J [Li, (B + 2D)]$$

onde:

PA_c = área em metros quadrados, do costado correspondente a cada tanque de lastro segregado ou espaço que não seja um tanque de hidrocarbonetos, calculada com base nas dimensões de traçado;

PA_s = área em metros quadrados, do fundo do navio, correspondentes a cada um desses tanques ou espaços, calculada com base nas dimensões de traço;

Li = comprimento, em metros, entre os extremos a vante e a ré dos tanques de carga;

B = boca máxima do navio, em metros, como definida na regra 1, parágrafo 21º, do presente anexo.

D = pontal de construção, em metros, medido verticalmente à borda, a meio navio, entre a face superior da quilha e a face superior do vau do convés de bordo livre. Nos navios com trincaniz curvo, o pontal de construção medir-se-á até ao ponto de intercepção do prolongamento das linhas de traçado do convés com a do costado, como se o trincaniz fosse de construção angular;

J = 0,45 para navios petroleiros de porte bruto ou superior a 200 000 t; 0,30 para navios petroleiros de porte bruto igual ou superior a 200 000 t, tendo em consideração as disposições do parágrafo 3º da presente regra.

Os valores de «J», correspondentes a valores de porte bruto intermédio, calcular-se-ão por interpolação linear.

Sempre que os símbolos indicados neste parágrafo apareçam na presente regra têm o significado definido no presente parágrafo.

3. Para os navios-tanques de porte bruto igual ou superior a 200 000 t, o valor de J pode ser reduzido como segue:

$$J \text{ reduzido} = \left[J - \left(a - \frac{O_c + O_s}{4 \text{ OA}} \right) \right] \text{ ou } 0,2 \text{ se este valor for superior, onde:}$$

a = 0,25 para navios petroleiros de porte bruto igual a 200 000 t;

a = 0,40 para navios petroleiros de porte bruto igual a 300 000 t;

a = 0,50 para navios petroleiros de porte bruto igual a 420 000 t;

Os valores de «a» correspondentes a valores de porte bruto intermédio calcular-se-ão por interpolação linear;

O_c = como definido na regra 23, parágrafo 1º, alínea a), do presente anexo.

O_s = como definido na regra 23, parágrafo 1º, alínea b), do presente anexo.

O_a = derrame admissível de hidrocarbonetos como exigido na regra 24, parágrafo 2, do presente anexo.

4. No cálculo de «PAC» e «PAS», para os tanques de lastro segregado e espaços que não sejam tanques de hidrocarbonetos, aplicar-se-á o seguinte:

a) A largura mínima de cada tanque ou espaços laterais cuja altura seja igual à altura do costado do navio, ou que se estenda desde o convés até à face superior do duplo fundo, não será inferior a 2 m. Esta largura será medida a partir do costado perpendicularmente ao plano longitudinal do navio. Quando estes tanques ou espaços laterais tenham uma largura menor, não serão tomados em consideração para o cálculo da área de protecção «PAC»; e

b) A altura mínima de cada tanque ou espaço do duplo fundo será de B/15 ou 2 m, se este valor for inferior. Quando estes tanques ou espaços tenham uma altura menor, não serão tomados em consideração para o cálculo da área de protecção «PAS».

A largura e a altura mínima dos tanques de duplo fundo serão medidas não tendo em conta a área do encolamento e, e no caso da largura mínima, sem ter em conta a área dos trincanizes curvos.

Regra 14

Sem alteração.

Regra 15

No texto desta regra, eliminar a referência a «(1973)» em relação ao Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Hidrocarbonetos.

Regra 16 e 17

Sem alteração.

Regra 18

Sistemas de bombagem, de encanamentos e de descarga nos navios petroleiros

Parágrafos 1 a 4 – Sem alteração.

São acrescentados ao texto existente os seguintes parágrafos:

5. Todos os navios petroleiros novos obrigados a possuir tanques de lastro segregado ou a estar equipados com um sistema de lavagem com petróleo bruto cumprirão os seguintes requisitos:

a) Serão equipados com encanamentos para hidrocarbonetos projectados e instalados de modo que a retenção de hidrocarbonetos nos encanamentos seja minimizada; e

b) Serão instalados meios para drenar todas as bombas de carga e todos os encanamentos para hidrocarbonetos no termo da operação de descarga, se necessário ligando-os a um dispositivo de drenagem forçada. Os resí-

duos de drenagem dos encanamentos e das bombas poderão ser descarregados quer para a terra, quer para um tanque de carga ou de resíduos. Para a descarga para a terra instalado um encanamento especial de diâmetro reduzido ligado a vale das válvulas do coletor do navio.

6. todos os navios-tanques existentes para o transporte de petróleo bruto obrigados a possuir tanques de lastro segregado ou a estar equipados com um sistema de lavagem com petróleo bruto, cumprirão as disposições do parágrafo 5, alínea b), da presente regra.

Regra 19

Sem alteração.

Regra 20

No texto desta regra, eliminar a referência a "(1973)" em relação ao Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Hidrocarbonetos.

Regra 21 a 25

Apêndice I

Lista de hidrocarbonetos

Sem alteração.

Apêndice II

Modelo de certificado

O modelo de certificado é substituído pelo seguinte:

Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Hidrocarbonetos

Emitido de acordo com as disposições do Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a prevenção da Poluição por Navios, 1973, sob a autoridade do Governo de

(designação oficial completa do País)

por _____

(nome completo da pessoa competente ou do organismo autorizado, nos termos das disposições do protocolo de 1978 relativo à convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973)

Nome do navio	Número de letras do distintivo do navio	Porto de registo	Arqueação bruta

Tipo de navio:

Navio-tanque para transporte de petróleo bruto(*)

Navio-tanque para transporte de produtos refinados (*)

Navio-tanque para transporte de petróleo bruto/ produtos refinados(*)

Outros navios que não sejam petroleiros com tanques de carga abrangidos pela regra 2, parágrafo 2 do anexo 1 ao Protocolo(*)

Navio que não seja qualquer dos acima mencionados (*)

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

Data de assentamento da quilha ou em que o navio se encontrava numa fase equivalente de construção ou em que foi iniciada uma grande modificação...

Data da entrega do Navio ou do tempo de uma grande modificação...

Parte A

Todos os navios

O navio está equipado com:

Para navios de arqueação bruta igual ou superior a 400t:

- a) Equipamento separador de hidrocarbonetos/água capaz de produzir um efluente com um teor em hidrocarbonetos não excedendo 100 partes do milhão).
- b) Um equipamento de filtragem de hidrocarbonetos (capaz de produzir um efluente com a teor de hidrocarbonetos não excedendo 1000 partes por milhão).

Para navios de arqueação bruta igual ou superior a 10 000 t:

- c) Um equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos adicional a alínea a) ou b) acima; ou
- d) Equipamento separador de hidrocarbonetos/água e um equipamento de filtragem de hidrocarbonetos (capaz de produzir um efluente com um teor em hidrocarbonetos não excedendo a 15 partes por milhão) em vez de alínea a) ou b) acima.

Pormenores dos requisitos, cuja disporá é concedida nos termos da regra 2, parágrafos 2º e 4º, alínea a), do anexo I ao Protocolo:

.....

Observações:

.....

Averbamentos para navios existentes¹

Certifica-se que este navio foi equipado de modo a cumprir os requisitos do Protocolo de 1978 Relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, aplicáveis a navios existentes²

Assinado...

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local...

Data...

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado).

PARTE B

Navios petroleiro³

Capacidade de transporte do navio (m)	Porte bruto do navio (toneladas métricas)	Comprimento do navio (m)

Certifica-se que este navio foi construído e equipado e deve operar de acordo com o seguinte:

1. Este navio:

- a) Está sujeito aos requisitos de construção da regra 24 do anexo I ao Protocolo e cumpre esses requisitos⁴.
- b) Não está sujeito aos requisitos de construção da regra 24 do anexo I ao Protocolo⁴.
- c) Não está sujeito aos requisitos de construção da regra 24 do anexo I ao Protocolo, mas cumpre esses requisitos⁴.

2. Este navio:

- a) Está sujeito aos requisitos da regra 13E do anexo I ao Protocolo e cumpre esses requisitos⁴.
- b) Não está sujeito aos requisitos da regra 13E do anexo I ao Protocolo 4.

Este navio:

- a) É obrigado a possuir tanques de lastro segregado, em conformidade com os requisitos da regra 13 do anexo I ao Protocolo, e cumpre esses requisitos 4.
- b) Não é obrigado a possuir tanques de lastro segregado, em conformidade com os requisitos da regra 13 do anexo I ao Protocolo⁴.
- c) Não é obrigado a possuir tanques de lastro segregado, em conformidade com os requisitos da regra 13 do anexo I ao Protocolo, mas cumpre esses requisitos⁴.
- d) Em conformidade com a regra 13C ou 13D do anexo I ao Protocolo, e conforme especificado em C deste certificado, está dispensado do cumprimento dos requisitos da regra 13º do anexo I do Protocolo⁴.
- e) Está equipado com um sistema de limpeza dos tanques de carga, utilizando a lavagem com petróleo bruto, em conformidade com as disposições da regra 13B do anexo I ao Protocolo, em vez de possuir tanques de lastro segregado⁴.
- f) Possui tanques destinados a lastro limpo, em conformidade com as disposições da regra 13A do anexo I ao Protocolo, em vez de possuir tanques de lastro segregado ou de estar equipado com um sistema de limpeza de tanques de carga utilizando a lavagem com petróleo bruto⁴.

Este navio:

- a) É obrigado a estar equipado com um sistema de limpeza de tanques de carga utilizando a lavagem com petróleo bruto, em conformidade com os requisitos da regra 13, parágrafo 6, do anexo I ao Protocolo e cumpre esses requisitos⁴.
- b) Não é obrigado a estar equipado com um sistema de limpeza de tanque de carga utilizando a lavagem com petróleo bruto, em conformidade com os requisitos da regra 13º, parágrafo 6º do anexo I ao Protocolo⁴.

Tanques de lastro segregado⁵

A distribuição dos tanques de lastro segregado é a seguinte:

Tanque	Volume (m3)	Tanque	Volume (m3)

Tanque destinados a lastro limpo⁵

Este navio opera utilizando tanques de lastro limpo até ... (data em conformidade com os requisitos da regra 13A do anexo I ao Protocolo.

A designação dos tanques destinados a lastro limpo é a seguinte:

Tanque	Volume (m3)	Tanque	Volume (m3)

Manual⁴

Certifica-se que este navio possui:

- Um Manual de Operação dos Tanques Destinados a Lastro Limpo, actualizado em conformidade com a regra 23A do anexo O ao Protocolo⁴
- Um Manual de Operação e Equipamento do Sistema de Lavagem com Petróleo Bruto, a Lastro Limpo, actualizado em conformidade com a regra 13B do anexo I I ao Protocolo⁴

Identificação do exemplar actualizado do manual ...

Assinado ...

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local...

Data...

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

Identificação do exemplar actualizado do manual...

Assinado:

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local...

Data...

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

Assinado...

(Assinatura do funcionário autorizado)

Local...

Data...

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

PARTE C

Dispensas⁵

Certifica-se que este navio:

- É destinado somente ao tráfego entre ... e ..., em conformidade com a regra 13C do anexo I ao Protocolo⁴; OU
- Opera com uma disposição especial de lastro, ..., em conformidade com a regra 13D do anexo I ao Protocolo⁴;

Estando por isso dispensado do cumprimento dos requisitos da regra 13 do anexo I ao Protocolo.

Assinado...

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local...

Data...

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

Certifica-se:

Que o navio foi vistoriado em conformidade com a regra 4 do anexo I ao Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios, 1973, no que respeita à prevenção da poluição por hidrocarbonetos; e que nessa vistoria se verificou serem satisfatórias, sob todos os aspectos, as condições da estruturado, equipamento, sistemas, instalações, disposições e materiais do navio e que o navio cumpre os requisitos aplicáveis do anexo I ao Protocolo.

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

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

.../.../ 19...

Assinado...

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

Vistoria intermédia

Certifica-se que a vistoria intermédia exigida pela regra 4, parágrafo 1, alínea c) do anexo I ao Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, se verificou que este navio e o estado em que se encontra cumprem as disposições pertinentes deste Protocolo.

Assinado...

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local...

Data...

A próxima vistoria intermédia deve realizar-se em...

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

Assinado...

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local...

Data...

A próxima vistoria intermédia deve realizar-se em...

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

Assinado...

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local...

Data...

A próxima visita intermédia deve realizar-se em...

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

Assinado...

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local...

Data...

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

APÊNDICE III

Modelo de Livro de Registo Hidrocarbonetos

São acrescentados ao modelo existente os seguintes modelos de suplementos ao Livro de Registo de Hidrocarbonetos:

Suplemento ¹

Modelo de suplemento ao livro de Hidrocarbonetos para navios petroleiros que operam com tanques destinados a lastro limpo⁶

Nome do navio...

Número ou letra do distintivo do navio ...

Capacidade Total de transporte de carga ...m³

Os tanques seguintes são destinados como tanques destinados a lastro limpo:

Tanque	Volume (m3)	Tanque	Volume (m3)

Nota: Os períodos abrangidos pelo suplemento devem corresponder aos períodos abrangidos pelo Livro de Registo de Hidrocarbonetos.

A) Lastagem dos tanques destinados a lastro limpo

101	Identificação do(s) tanque(s) lastrados(s)			
102	Data e posição do navio no momento em que foi embarcado água no(s) tanque(s) destinado(s) a lastro limpo, para limpeza por jaco de água ou, para lastragem do navio no porto			
103	Data e posição do navio no momento em que a(s) bomba(s) e encanamentos foram lavados com água e o seu conteúdo descarregado para um tanque de resíduos			
104	Data e posição do navio no momento em que foi embarcado água de lastro adicional no(s) tanque(s) destinado(s) a lastro limpo			
105	Data, hora e posição do navio no momento em que foram fechadas:			
	a) A válvulas do tanque de resíduos; b) A válvulas do tanque de cargo; c) Outras válvulas relacionadas com o sistema de lastro limpo			
106	Quantidade de lastro limpo embarcado			

O abaixo assinado certifica que, adicionalmente ao registo supra, todas as válvulas de fundo, ligações dos tanques de carga e dos encanamentos, bem como as ligações entre tanques ou interligações dos tanques, foram bem fechadas e trancadas no termo da lastragem dos tanques destinados a lastro limpo.

Data do registo...

O oficial encarregado:

O capitão...

B) Descarga de lastro limpo

107	Identificação do(s) tanque(s)			
108	Data, hora e posição do navio no início da descarga de lastro limpo: a) Para o mar; ou b) Para uma instalação de recepção			
109	Data, hora e posição do navio no termo da descarga para o mar			
110	Quantidade de descarga: a) Para o mar; ou b) Para a instalação de recepção			
111	Foi verificado se antes da descarga a água de lastro estava poluída por hidrocarbonetos?			
112	Durante a descarga foi controlado o efluente por meio de um aparelho de medida do teor em hidrocarbonetos?			

113	Observou-se algum indício de poluição por hidrocarbonetos da água de lastro, antes ou durante a descarga?			
114	Data e posição do navio no momento em que as bombas e encanamentos foram lavados com água, depois da operação de descarga			
115	Data, hora e posição do navio no momento em que foram fechadas:			
	a) As válvulas do tanque de resíduos; b) As válvulas do tanque de carga; c) Outra válvulas relacionadas com o sistema de lastro limpo			
116	Quantidade de água poluída transferida para o(s) tanque(s) de resíduos lastro			

O abaixo assinado certifica que, adicionalmente ao registo supra, todas as válvulas de fundo, válvulas de descarga para o mar, ligação dos tanques de carga e encanamentos, bem como as ligações entre tanques ou interligações dos tanques, foram fechadas e trancadas no termo da descarga de lastro limpo e que a(s) bomba(s) e os encanamentos às operações com lastro foram devidamente limpos após a descarga de lastro, limpo.

Data do registo...

O Oficial Encarregado...

O Capitão...

Suplemento 2

Modelo de Suplemento no livro de Registo de Hidrocarbonetos dos navios-tanques para transporte do petróleo bruto que operam com o processo de limpeza dos tanques de carga utilizando a lavagem com petróleo bruto 6

Nome do navio...

Número ou letrasso distintivo do navio...

Capacidade total de carga ... m3

Viagem de ... para ...

(Porto(s)... (data) ... (Porto(s) ... (data) ...

Notas – Os períodos abrangidos pelo suplemento devem corresponder aos períodos abrangidos pelo Livro de Registo de Hidrocarbonetos.

Os tanques de carga lavados com petróleo bruto devem ser os indicados no Manual de Operação e Equipamento, exigido pela regra 13B, parágrafo 5, alínea a), do Protocolo.

Deve ser utilizada uma coluna separada para tanque lavado com petróleo bruto ou enxaguado com água.

A Lavagem com petróleo bruto

201	Data e porto onde foi efectuada a lavagem com petróleo bruto ou posição do navio, se aquela tiver sido efectuada entre dois portos de descarga			
202	Identificação do(s) lavado(s) (ver Nota 1)			
203	Número de máquinas utilizadas			
204	Início da lavagem: a) Data e hora; b) Capacidade residual do tanque			
205	Método de lavagem utilizado (ver Nota 2)			
206	Pressão nos encargos de lavagem			
207	Termo ou interrupção da lavagem: a) Data e hora; b) Capacidade residual do tanque.			
208	Observações			

Os tanques foram lavados de acordo com os programas indicados no Manual de Operação e Equipamento (ver Nota 3), tendo sido verificado no termo da operação que estavam seco.

Data do registo ...

O Oficial Encarregado...

O Capitão...

Nota 1 – Quando um determinado tanque tiver um número de máquinas superior ao que pode ser utilizado simultaneamente, tal como descrito no Manual de Operação e Equipamento, deve ser identificada a secção lavada com petróleo bruto, por exemplo nº 2 centro, secção de vante.

Nota 2 – De acordo com o Manual de Operação e Equipamento, registar se foi utilizado um método de lavagem de uma ou várias fases. Se tiver sido utilizado um método multifase, indicar o arco vertical varrido pelas máquinas e o número de vezes que esse arco é varrido nessa fase particular do programa.

Nota 3 – Se não forem seguidos os programas indicados no Manual de Operação e Equipamento, no espaço destinado a «Observações» serão registadas os detalhes da operação efectuada.

B) Enxaguamento com água, ou limpeza com água, do fundo dos tanques

209	Data e posição do navio no momento em que efectuou o enxaguamento			
210	Identificação do(s) tanque(s) e data			
211	Volume de água utilizado			
212	Trasfega para: a) Instalações do recepção; b) Tanque(s) de resíduos [identificar o(s) tanque(s) de resíduo(s)]			

O Oficial Encarregado ...

ANEXO II

O Capitão ...

Regras para o controlo de poluição por substâncias líquidas transportadas a geral

Suplemento 3

Sem alteração

Modelo de Supremo ao Livro de Registo de Hidrocarbonetos para navios petrolíferos utilizados em tráficos específicos

ANEXO III

Nome do navio ...

Regras para a prevenção da poluição por substâncias prejudiciais transportadas por via marítima em embalagens, contentores, tanques portáteis, camiões-tanques e vagões-cisternas.

Número ou letrado distritivo do navio ...

Sem alteração

Capacidade total de água de lastro requerida para cumprimento da regra 13, parágrafos 2º e 3º do anexo I ao Protocolo ...m3

ANEXO IV

Viagem de ... para ...

Regras para a prevenção da poluição por esgotos sanitários dos navios

[Porto(s)] ... (data) ... [Porto(s)] ... (data) ...

Sem alteração

ANEXO V

Nota - Os períodos abrangidos pelo Suplemento devem corresponder aos períodos abrangidos pelo Livro de Registo de Hidrocarbonetos.

Regras para a prevenção da poluição por lixo dos navios

A) Embarque de água de lastro

301	Identificação do(s) tanque(s) lastrado(s)			
302	Data e posição do navio no momento da lastragem			
303	Quantidade total do lastro embarcado (m3)			
304	Método de cálculo da quantidade de lastro			
305	Observações			
306	Data e assinatura do oficial encarregado			
307	Data e assinatura do Capitão			

Decreto nº 8/96

de 10 de Dezembro

No uso da faculdade conferida pela alínea a) do nº 2 do artigo 216º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1º

É aprovada a adesão de Cabo Verde à Convenção Internacional sobre a busca e Salvamento Marítimo, 1979, cujo texto em inglês e a respectiva tradução não oficial em português fazem parte integrante do presente diploma.

Artigo 2º

B) Redistribuição da água de lastro a bordo

308	Motivo da redistribuição			
309	Data e assinatura do oficial encarregado			
310	Data e assinatura do Capitão			

O presente diploma entra imediatamente em vigor e a referida Convenção produzirá efeitos de conformidade com o que nela se estipula.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros, em 5 de Setembro de 1996.

Carlos Veiga — Amílcar Spencer Lopes — Maria Helena Semedo.

Publique-se.

O Primeiro-Ministro, *Carlos Veiga.*

C) Descarga da água de lastro para instalação de recepção

311	Data(s) e porto(s) onde a água de lastro foi descarregada			
312	Nome ou designação da instalação de recepção			
313	Quantidade total da água de lastro descarregada (m3)			
314	Método de cálculo da quantidade de lastro			
315	Data e assinatura do oficial			
316	Data, assinatura e carimbo do funcionário da autoridade portuária			
317	Quantidade de água poluída transferida para o(s) tanque(s) de resíduos lastro			

INTERNATIONAL CONVENTION ON MARITIME SEARCH AND RESCUE, 1979

The Parties to the Convention,

Noting the great importance attached in several conventions to the rendering of assistance to persons in distress at sea and to the establishment by every coastal State of adequate and effective arrangements for coast watching and for search and rescue services;

Having considered Recommendation 40 adopted by the International Conference on Safety of Life at Sea, 1960, which recognizes the desirability of co-ordinating activities regarding safety on and over the sea among a number of intergovernmental organizations;

Desiring to develop and promote these activities by establishing an international maritime search and rescue plan responsible to the needs of maritime traffic for the rescue of persons in distress at sea;

Wishing to promote co-operation among search and rescue organizations around the world and among those participating in search and rescue operations at sea,

Have agreed as follows:

Article I

General obligations under the Convention

The Parties undertake to adopt all legislative or other appropriate measures necessary to give full effect to the Convention and its annex, which is an integral part of the Convention. Unless expressly provided otherwise, a reference to the Convention constitutes at the same time a reference to its annex.

Article II

Other treaties and interpretation

1. Nothing in the Convention shall prejudice the codification and development of the law of the sea by the United Nations Conference on the Law of the Sea convened pursuant to Resolution 2750 (XXV) of the General Assembly of the United Nations nor the present or future claims and legal views of any State concerning the law of the sea and the nature and extent of coastal and flag State jurisdiction.

2. No provision of the Convention shall be construed as prejudicing obligations or rights of vessels provided for in other international instruments.

Article III

Amendments

1. The Convention may be amended by either of the procedures specified in paragraphs 2 and 3 hereinafter.

2. Amendment after consideration within the International Maritime Organization (hereinafter referred to as «the Organization»):

- a) Any amendment proposed by a Party and transmitted to the secretary-general of the Organization (hereinafter referred to as «the secretary-general»), or any amendment deemed necessary by the secretary-general as a result of an amendment to a corresponding provision of annex 12 to the Convention on International Civil Aviation, shall be circulated to all Members of the Organization and all Parties at least 6 months prior to its consideration by the Maritime Safety Committee of the Organization.
- b) Parties, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Maritime Safety Committee for the consideration and adoption of amendments.
- c) Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Parties present and voting on the Maritime Safety committee on condition that at least one third of the Parties shall be present at the time of adoption of the amendment.

d) Amendments adopted in accordance with sub-paragraph c) shall be communicated by the secretary-general to all Parties for acceptance.

e) An amendment to an article or to paragraphs 2.1.4, 2.1.5, 2.1.7, 2.1.10, 3.1.2 or 3.1.3 of the annex shall be deemed to have been accepted on the date on which the secretary-general has received an instrument of acceptance from two thirds of the Parties.

f) An amendment to the annex other than to paragraphs 2.1.4, 2.1.5, 2.1.7, 2.1.10, 3.1.2 or 3.1.3 shall be deemed to have been accepted at the end of 1 year from the date on which it is communicated to the Parties for acceptance. However, if within such period of 1 year more than one third of the Parties notify the secretary-general that they object to the amendment, it shall be deemed not to have been accepted.

g) An amendment to an article or to paragraphs 2.1.4, 2.1.5, 2.1.7, 2.1.10, 3.1.2 or 3.1.3 of the annex shall enter into force:

i) With respect to those Parties which have accepted it, six months after the date on which it is deemed to have been accepted;

ii) With respect to those Parties which accept it after the condition mentioned in sub-paragraph e) has been met and before the amendment enters into force, on the date of entry into force of the amendment;

iii) With respect to those Parties which the amendment enters into force, 30 days after the deposit of an instrument of acceptance.

h) An amendment to the annex other than to paragraphs 2.1.4, 2.1.5, 2.1.7, 2.1.10, 3.1.2 or 3.1.3 shall enter into force with respect to all Parties, except those which have objected to the amendment under sub-paragraph f) and which have not withdrawn such objections, 6 months after the date on which it is deemed to have been accepted. However, before the date set for entry into force, any Party may give notice to the secretary-general that it exempts itself from giving effect to that amendment for a period not longer than 1 year from the date of its entry into force, or for such longer period as may be determined by a two-thirds majority of the Parties present and voting in the Maritime Safety Committee at the time of the adoption of the amendment.

3 — Amendment by a conference:

a) Upon the request of a Party concurred in by at least one third of the Parties, the Organization shall convene a conference of Parties to consider amendments to the Convention. Proposed amendments shall be circulated by the secretary-general to all Parties at least 6 months prior to their consideration by the conference.

b) Amendments shall be adopted by such a conference by a two-thirds majority of the Parties

present and voting, on condition that at least one third of the Parties shall be present at the time of adoption of the amendment. Amendments so adopted shall be communicated by the secretary-general to all Parties for acceptance.

- C) Unless the conference decides otherwise, the amendment shall be deemed to have been accepted and shall be entered into force in accordance with the procedures specified in sub-paragraphs 2, e) 2, f) 2, g) , and 2, h) , respectively, provided that reference in sub-paragraph 2, h) to the Maritime Safety Committee expanded in accordance with sub-paragraph 2 b), shall be taken to mean reference to the conference.

4 — Any declaration of acceptance of, or objection to, an amendment or any notice given under sub-paragraph 2, h), shall be submitted in writing to the secretary-general, who shall inform all Parties of any such submission and the date of its receipt.

5 — The secretary-general shall inform States of any amendments which enter into force, together with the date on which each such amendment enters into force.

Article IV

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1 — The Convention shall remain open for signature at the headquarters of the Organization from 1 November 1979 until 31 October 1980 and shall thereafter remain open for accession, States may become Parties to the Convention by:

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

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

3 — The secretary-general shall inform States of any signature or of the deposit of any instrument of ratification, acceptance, approval or accession and the date of its deposit.

Article V

Entry into force

1 — The Convention shall enter into force 12 months after the date on which 15 States have become Parties to it in accordance with article IV.

2 — Entry into force for States which ratify, accept, approve or accede to the Convention in accordance with article IV after the condition prescribed in paragraph 1 has been met and before the Convention enters into force, shall be on the date of entry into force of the Convention.

3 — Entry into force for States which ratify, accept, approve or accede to the Convention after the date on which the Convention enters into force shall be 30 days after date of deposit of an instrument in accordance with article IV.

4 — Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the date of entry into force of an amendment to the Convention in accordance with article III shall apply to the Convention, as amended, and the Convention, as amended, shall enter into force for a State depositing such an instrument 30 days after the date of its deposit.

5 — The Secretary-General shall inform States of the date of entry into force of the Convention.

Article VI

Denunciation

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

2 — Denunciation shall be effected by deposit of an instrument of denunciation with the secretary-general who shall notify States of any instrument of denunciation received and of the date of its receipt as well as the date on which such denunciation takes effect.

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

Article VII

Deposit and registration

1 — The Convention shall be deposited with the secretary-general who shall transmit certified true copies thereof to States.

2 — As soon as the Convention enters into force, the secretary-general shall transmit the text thereof to the Secretary-General of the United Nations for registration and publication, in accordance with article 102 of the Charter of the United Nations.

Article VIII

Languages

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

Done at Hamburg this twenty-seventh day of April one thousand nine hundred and seventy-nine.

In witness whereof the undersigned *, Being duly authorized by their respective Governments for that purpose, have signed the Convention.

ANNEX

CHAPTER

Terms and definitions

1.1 — «Shall» is used in the annex to indicate a provision, the uniform application of which by all Parties is required in the interest of safety of life at sea.

1.2 — «Should» is used in the annex to indicate a provision, the uniform application of which by all Parties is recommended in the interest of safety of life at sea.

* signatures omitted

1.3 — The terms listed below are used in the annex with the following meanings:

- 1) «Search and rescue region». An area of defined dimensions within which search and rescue services are provided;
- 2) «Rescue co-ordination centre». A unit responsible for promoting efficient organization of search and rescue services and for co-ordinating the conduct of search and rescue operations within a search and rescue region;
- 3) «Rescue subcentre». A unit subordinate to a rescue co-ordination centre established to complement the latter within a specified area within a search and rescue region;
- 4) «Coast watching unit». A land unit, stationary or mobile, designated to maintain a watch on the safety of vessels in coastal areas;
- 5) «Rescue unit». A unit composed of trained personnel for the provided with equipment suitable for the expeditions conduct of search and rescue operation.
- 6) «On-scene commander». The commander of a rescue unit designated to co-ordinate search and rescue operations within a specified search area.
- 7) «Co-ordinator surface search». A vessel, other than a rescue unit designated to co-ordinate surface search and rescue operations within a specified search area;
- 8) «Emergency phase». A generic term meaning as the case may be, uncertainty phase, alert phase or distress phase;
- 9) «Uncertainty phase». A situation wherein uncertainty exists as to the safety of a vessel and the persons on board;
- 10) «Alert phase». A situation wherein apprehension exists as to the safety of a vessel and of the persons on board;
- 11) «Distress phase». A situation wherein there is a reasonable certainty of a vessel or a person is threatened by grave and imminent danger and requires immediate assistance;
- 12) «To ditch». In the case of an aircraft, to make a forced landing on water.

CHAPTER 2

Organization

2.1. — Arrangements for provisions and co-ordination search and rescue services:

- 2.1.1. Parties shall ensure that necessary arrangements are made for the provision of adequate search and rescue services for persons in distress at sea round their coasts.
- 2.1.2. Parties shall forward to the secretary-general information on their search and rescue organization and later alterations of importance, including:
 - 1) National maritime search and rescue services;
 - 2) Location of established rescue co-ordination centres, their telephone and telex numbers and areas of responsibility; and
 - 3) Principal available rescue units at their disposal.

2.1.3. The secretary-general shall in a suitable way transmit to all Parties the information referred to in paragraph 2.1.2.

2.1.4. Each search and rescue region shall be established by agreement among Parties concerned. The secretary-general shall be notified of such agreement.

2.1.5. In case agreement on the exact dimensions of a search rescue regions is not reached by the Parties concerned, those Parties shall use their best endeavours to reach agreement upon appropriate arrangements under which the equivalent overall co-ordination of search and rescue services is provided in the area. The secretary-general shall be notified of such arrangements.

2.1.6. The secretary-general shall notify all Parties of the agreements or arrangements referred to in paragraph 2.1.4. and 2.1.5.

2.1.7. The delimitation of search and rescue regions is not related to and shall not prejudice the demarcation of any boundary between States.

2.1.8. Parties should arrange that their search and rescue services are able to give prompt response to distress calls.

2.1.9. On receiving information that a person is in distress at sea in an area within which a Party provides for the overall co-ordination of search and rescue operations, the responsible authorities of that Party shall take urgent steps to provide the most appropriate assistance available.

2.1.10. Parties shall ensure that assistance be provided to any person in distress at sea. They shall do so regardless of the nationality or status of such a person or the circumstances in which that person is found.

2.2. — Co-ordination of search and rescue facilities:

2.2.1. Parties shall make provision for the co-ordination of the facilities required to provide search and rescue services round their coasts.

2.2.2. Parties shall establish a national machinery for the overall co-ordination of search and rescue services.

2.3. Establishment of rescue co-ordination centres and rescue sub-centres.

2.3.1. To meet the requirements of paragraphs 2.2.1. and 2.2.2 Parties shall establish rescue co-ordination centres for their search and rescue services and such rescue sub-centres as they they consider appropriate.

2.3.2. The competent authorities of each Party shall determine the area for which a rescue sub-centre is responsible.

2.3.3. Each rescue co-ordination centre and rescue sub-centre established in accordance with paragraph 2.31. shall have adequate means for the receipt of distress communications via a coast radio station or otherwise. Every such centre and sub-centre shall also have adequate means for communication with its rescue units sub-ordination centres or rescue sub-centres, as appropriate, in adjacent areas.

2.4. — Designation of rescue units:

2.4.1. Parties shall designate either:

- 1) As rescue units, State or other appropriate public or private services suitably located and equipped, or parts thereof; or
- 2) As elements of the search and rescue organization, State or other appropriate public or suitable for designation as rescue units, but which are able to participate in search and rescue operations, and shall define the functions of those elements.

2.5 — Facilities and equipment of rescue units:

2.5.1. Each rescue unit shall be provided with facilities and equipment appropriate to its task.

2.5.2. Each rescue unit should have rapid and reliable means of communication with other units or elements engaged in the same operation.

2.5.3. Containers or packages containing survival equipment for dropping to survivors should have the general nature of their contents indicated by a colour code in accordance with paragraph 2.5.4 and by printed indication and self-explanatory symbols, to the extent that such symbols exist.

2.5.4. The colour identification of the contents of droppable containers and packages containing survival equipment should take the form of streamers coloured according to the following code:

- 1) Red — medical supplies and first aid equipment;
- 2) Blue — food and water;
- 3) Yellow — blankets and protective clothing; and
- 4) Black — miscellaneous equipment such as stoves, axes, compasses and cooking utensils.

2.5.5. Where supplies of a mixed nature are dropped in one container or package, the colour code should be used in combination.

2.5.6. Instructions on the use of the survival equipment should be enclosed in each of the droppable containers or packages. They should be printed in English and in at least two other languages.

CHAPTER 3

Co-operation

3.1. — Cooperation between States:

3.1.1. Parties shall co-ordinate their search and rescue organizations and should, whenever necessary, co-ordinate search and rescue operations with those of neighbouring States.

3.1.2. Unless otherwise agreed between the States concerned, a Party should authorize, subject to applicable national laws, rules and regulations, immediate entry into or over its territorial sea or territory of rescue units of other Parties solely for the purpose of searching for the position of maritime casualties and rescuing the survivors of such casualties. In such cases, search and rescue operations shall, as far as practicable, be co-ordinated by the appropriate rescue co-ordination centre of the Party which has authorized entry, or such other authority as has been designated by that Party.

3.1.3. Unless otherwise agreed between the States concerned, the authorities of a Party which wishes its rescue units to enter into or over the territorial sea or territory of another Party solely for the purpose of searching for the position of maritime casualties and rescuing the survivors of such casualties, shall transmit a request, giving full details of the projected mission and the need for it, to the rescue co-ordination centre of that other Party, or to such other authority as has been designated by that Party.

3.1.4. The competent authorities of Parties shall:

1. Immediately acknowledge the receipt of such a request: and
2. As soon as possible indicate the conditions, if any, under which the projected mission may be undertaken.

3.1.5. Parties should enter into agreements with neighbouring States setting forth the conditions for entry of each other's rescue units into or over their respective territorial sea or territory. These agreements should also provide for expediting entry of such units with the least possible formalities.

3.1.6. Each Party should authorize its rescue co-ordination centres:

1. To request from other rescue co-ordination centres such assistance, including vessels, aircraft, personnel or equipment, as may be needed;
2. To grant any necessary permission for the entry of such vessels, aircraft, personnel or equipment into or over its territorial sea or territory; and
3. To make the necessary arrangements with the appropriate customs, immigration or other authorities with a view to expediting such entry.

3.1.7. Each Party should authorize its rescue co-ordination centres to provide, when requested, assistance to other rescue co-ordination

centres, including assistance in the form of vessels, aircraft, personnel or equipment.

3.1.8. Parties should enter into search and rescue agreements with neighbouring States regarding the pooling of facilities, establishment of common procedures, conduct of joint training and exercises, regular checks of inter-State communication channels, liaison visits by rescue co-ordination centre personnel and the exchange of search and rescue information.

3.2 — Co-ordination with aeronautical services:

3.2.1. Parties shall ensure the closest practicable co-ordination between maritime and aeronautical services so as to provide for the most effective and over their search and rescue regions.

3.2.2. Whenever practicable, each Party should establish joint rescue co-ordination centres and rescue sub-centres to serve both maritime and aeronautical purposes.

3.2.3. Whenever separate maritime and aeronautical rescue co-ordination centres or rescue sub-centres are established to serve the same area, the Party concerned shall ensure the closest practicable co-ordination between the centres or sub-centres.

3.2.4. Parties shall ensure as far as is possible the use of common procedures by rescue units established for maritime purposes and those established for aeronautical purposes.

CHAPTER 4

Preparatory measures

4.1 — Requirements for information:

4.1.1. Each rescue co-ordination centre and rescue sub-centre shall have available up-to-date information relevant to search and rescue operation in its area, including information regarding:

1. Rescue units and coast watching units;
2. Any other public and private resources, including transportation facilities and fuel supplies, that are likely to be useful in search and rescue operations;
3. Means of communication that may be used in search and rescue operations;
4. Names, cable and telex addresses, telephone and telex numbers of shipping agents, consular authorities, international organizations, and other agencies who may be able to assist in obtaining vital information on vessels;
5. The locations, call signs or maritime mobile service identities, hours of watch and frequencies of all radio stations likely to be employed in search and rescue operations;
6. The locations, call signs or maritime mobile service identities, hours of watch and frequencies of all coast radio stations disseminating meteorological fore-

casts and warnings for the search and rescue region;

7. The locations and hours of services keeping radio watch and the frequencies guarded;

8. Objects likely to be mistaken for unlocated or unreported wreckage; and

9. Locations where supplies of droppable emergency survival equipment are stored.

4.1.2. Each rescue co-ordination centre and rescue sub-centre should have ready access to information regarding the position, course, speed and call sign or ship station identity of vessels within its area which may be able to provide assistance to vessels or persons in distress at sea. This information shall either be kept in the rescue co-ordination centre or be readily obtainable when necessary.

4.1.3. A large-scale map shall be provided at each rescue co-ordination centre and rescue sub-centre for the purpose of displaying and plotting information relevant to search and rescue operations in its area.

4.2 — Operating plans or instructions:

4.2.1. Each rescue co-ordination centre and rescue sub-centre shall prepare or have available detailed plans or instructions for the conduct of search and rescue operations in its area.

4.2.2. The plans or instructions shall specify arrangements for the servicing and refuelling, to the extent possible, of vessels, aircraft and vehicles employed in search and rescue operations, including those made available by other States.

4.2.3. The plans or instructions should contain details regarding action to be taken by those engaged in search and rescue operations in the area, including:

1. The manner in which search and rescue operations are to be conducted;
2. The use of available communications systems and facilities;
3. The action to be taken jointly with other rescue co-ordination centres or rescue sub-centres, as appropriate;
4. The methods of alerting vessels at sea and en route aircraft;
5. The duties and authority of personnel assigned to search and rescue operations;
6. Possible redeployment of equipment that may be necessitated by meteorological or other conditions;
7. The methods of obtaining essential information relevant to search and rescue operations, such as appropriate notices to mariners and reports and forecasts of weather and sea surface conditions;

8. The methods of obtaining from other rescue co-ordination centres or rescue sub-centres, as appropriate, such assistance as may be needed, including vessels, aircraft, personnel and equipment;
9. The methods of assisting rescue vessels or other vessels to rendez-vous with vessels in distress; and
10. The methods of assisting distressed aircraft compelled to ditch to rendez-vous with surface craft.

4.3 — Preparedness of rescue units:

- 4.3.1 Each designated rescue unit shall maintain a state of preparedness commensurate with its task and should keep the appropriate rescue co-ordination centre or rescue sub-centre informed of its state of preparedness.

CHAPTER 5

Operating procedures

5.1 — Information concerning emergencies:

- 5.1.1. Parties shall ensure that such continuous radio watches as are deemed practicable and necessary, are maintained on international distress frequencies. A coast radio station receiving any distress call or message shall:

1. Immediately inform the appropriate rescue co-ordination centre or rescue sub-centre;
2. Rebroadcast to the extent necessary to inform ships on one or more of the international distress frequencies or on any other appropriate frequency;
3. Precede such rebroadcasts with the appropriate automatic alarm signals unless this has already been done; and
4. Take such subsequent action as decided by the competent authority.

- 5.1.2. Any authority or element of the search and rescue organization having reason to believe that a vessel is in a state of emergency should give as soon as possible all available information to the rescue co-ordination centre or rescue sub-centre concerned.

2. Unless otherwise decided by agreement between the centres concerned, the centre to be designated shall be the centre responsible for the area in which the vessel was according to its last reported position; and

3. After the declaration of the distress phase, the centre co-ordinating the search and rescue operations shall, if necessary, inform other appropriate centres of all the circumstances of the state of emergency and of all subsequent developments.

- 5.3.5. Passing information to vessels in respect of which an emergency phase has been declared:

- 5.3.5.1. Whenever applicable, the rescue co-ordination centre or rescue sub-centre responsible for search and rescue operations shall be emergency phase to the vessel for which an emergency phase has been declared. Information on the search and rescue operation it has initiated.

5.4 — Co-ordination when two or more parties are involved:

- 5.4.1. Where the conduct of operations over the entire search and rescue regions is the responsibility of more than one Party. Each Party shall take appropriate action in accordance with the operating plans or instructions referred to in paragraph 4.2 when so requested by the rescue co-ordination centre the region.

5.5 — Termination and suspension of search and rescue operations:

5.5.1. Uncertainty phase and alert phase:

- 5.5.1.1 When during an uncertainty phase or an alert phase a rescue co-ordination centre or rescue sub-centre, as appropriate, is informed that the emergency no longer exists, it shall so inform any authority, unit or service which has been activated or notified.

5.5.2 Distress phase:

- 5.5.2.1 When during a distress phase a rescue co-ordination centre or rescue sub-centre, as appropriate, is informed by the vessel in distress, or other appropriate sources that the emergency no longer exists, it shall take the necessary action to terminate the search and rescue operations and to inform any authority, unit or service which has activated or notified.

- 5.5.2.2 If during a distress phase it has been determined that the search be discontinued the rescue co-ordination centre or rescue sub-centre, as appropriate, shall suspend the search and rescue operations and so inform any authority, unit or service which has been activated or notified. Information subsequently received shall be evaluated and search and rescue operations resumed when justified on the basis of such information.

- 5.5.2.3. If during a distress phase it has been determined that further search would be of no avail, the rescue co-ordination centre or rescue sub-centre, as appropriate, shall terminate the search and rescue operations and so inform any authority unit or service which has been activated or notified.

5.6 — On-scene co-ordination of search rescue activities:

- 5.6.1. The Activities of units engaged in search and rescue operations, whether they be rescue units or other assisting units, shall be co-ordinated to ensure the most effective results.

5.7 — Designation of on-scene commander and his responsibilities:

5.7.1. When rescue units are about to engage in search and rescue operations, one of them should be designated on-scene commander as early as practicable and preferably before arrival within the specified search area.

5.7.2. The appropriate rescue co-ordination centre or rescue sub-centre should designate an on-scene commander. If this is not practicable, the units involved should designate by mutual agreement an on-scene commander.

5.7.3. Until such time as an on-scene commander has been designated, the first rescue unit arriving at the scene of action should automatically assume the duties and responsibilities of an on-scene commander.

5.7.4. An on-scene commander shall be responsible for the following tasks when these have not been performed by the responsible rescue co-ordination centre or rescue sub-centre, as appropriate:

1. Determining the probable position of the object of the search, the probable margin of error in this position, and search area;
2. Making arrangements for the separation for safety purposes of units engaged in the search;
3. Designating appropriate search patterns for the units participating in the search and assigning search areas to units or groups of units;
5. Designating appropriate units to effect rescue when the object of the search is located; and
5. Co-ordinating on-scene search and rescue communications.

5.7.5. An on-scene commander shall also be responsible for the following:

1. Making periodic reports to the rescue co-ordination centre or rescue sub-centre which is co-ordinating the search and rescue operations; and
2. Reporting the number and the names of survivors to the rescue co-ordination centre or rescue sub-centre which is co-ordinating the search and rescue operations providing the centre with the names and destinations of units which survivors are in each unit and requesting additional assistance from the centre when necessary, for example, medical evacuation of seriously injured survivors.

5.8 — Designation of co-ordinator surface search and his responsibilities:

5.8.1. If rescue units (including warships) are not available to assume the duties of an on-scene commander but a number of merchant vessels or other vessels are participating in the search and rescue operations, one of them should be designated by mutual agreement as co-ordinator surface search.

5.8.2. The co-ordinator surface search should be designated as early as practicable and preferably before arrival within the specified search area.

5.8.3. The co-ordinator surface search should be responsible for as many of the tasks listed in paragraphs 5.7.4 and 5.7.5 as vessel is capable of performing.

5.9. — Initial action:

5.9.1. Any unit receiving information of a distress incident shall take whatever immediate action to assist as is within its capability or shall alert other units which might be able to assist and shall notify the rescue co-ordination centre or rescue sub-centre in whose area the incident has occurred.

5.10. — Search areas:

5.10.1. Search areas determined in accordance with paragraph 5.3.3.2 5.7.4.1. or 5.8.3. may be altered as appropriate by the on-scene commander or the co-ordinator surface search, who should notify the co-ordination centre or rescue sub-centre of his action and his reasons for doing so.

5.11. — Search patterns:

5.11.1. Search patterns designated in accordance with paragraph 5.3.3.6 5.7.4.3. or 5.8.3 may be changed to other patterns if considered necessary by the on-scene commander or the co-ordinator surface search, who should notify the rescue co-ordination centre or rescue sub-centre of his action and reasons for doing so.

5.12. — Search successful:

5.12.1. When search has been successful the on-scene commander or the co-ordinator surface search should direct the most suitably equipped units to conduct the rescue or to provide other necessary assistance.

5.12.2. Where appropriate the units conducting the rescue should notify the on-scene commander or the co-ordinator surface search of the number and names of survivors aboard, whether all personnel have been accounted for and whether additional assistance is required for example medical evacuations, and the destination of the units.

5.12.3. The on-scene commander or the co-ordinator surface search should immediately notify the rescue co-ordination centre or rescue sub-centre when search has been successful.

5.13. — Search unsuccessful:

5.13.1. The search should only be terminated when there is no longer any reasonable hope of rescuing survivors,

5.13.2. The rescue co-ordination centre or rescue sub-centre co-ordinating the search and rescue operations should normally be responsible for terminating the search.

5.13.3. In remote ocean areas not under the responsibility of a rescue co-ordination centre

or where the responsible centre is not in a position to co-ordinate the search and rescue operations, the on-scene commander or the co-ordinator surface search may take responsibility for terminating the search.

CHAPTER 6

Ship reporting systems

6.1. General:

6.1.1. Parties should establish a ship reporting system for application within any search and rescue region for which they are responsible, where this is considered necessary to facilitate search and rescue operations and is deemed practicable.

6.1.2. Parties contemplating the institution of a ship reporting system should take account of the relevant recommendations of the Organization.

6.1.3. The ship reporting system should provide up-to-date information on the movements of vessels in order, in the event of a distress incident:

1. To reduce the interval between the loss of contact with a vessel and the initiation of search and rescue operations in cases where no distress signal has been received;
2. To permit rapid determination of vessels which may be called upon to provide assistance;
3. To permit delineation of a search area of limited size in case the position of a vessel in distress is unknown or uncertain; and
4. To facilitate the provision of urgent medical assistance or advice to vessels not carrying a doctor.

6.2. Operational requirements:

6.2.1. To achieve the objectives set out in paragraph 6.1.3, the ship reporting system should satisfy the following operational requirements:

1. Provision of information, including sailing plans and position reports, which would make it possible to predict the future positions of participating vessels;
2. Maintenance of a shipping plot;
3. Receipt of reports at appropriate intervals from participating vessels;
4. Simplicity in system design and operation; and
5. Use of an internationally agreed standard ship reporting format and internationally agreed standard procedures.

6.3 Types of reports:

6.3.1 A ship reporting system should incorporate the following reports:

1. Sailing plan - giving name, call sign or ship station identity, date and time (in GMT) of departure, details of the ves-

sel's point of departure, next port of call, intended route, speed and expected date and time (in GMT) of arrival. Significant changes should be reported as soon as possible;

2. Position report - giving name, call sign or ship station identity, date and time (in GMT) of arrival at destination or of leaving the area covered by the system.

3. Final report - giving name, call sign or ship station identity, date and time (in GMT) of arrival at destination or of leaving the area covered by the system.

6.4 Uses of systems:

6.4.1. Parties should encourage all vessels to report their positions when travelling in areas where arrangements have been made to collect information on positions for search and rescue purposes.

6.4.2. Parties recording information on the position of vessels should disseminate, so far as practicable, such information to other States when so requested for search and rescue purposes.

Resolutions adopted by the Conference

RESOLUTION 1

Arrangements for provision and co-ordination of search and services

The Conference,

Noting the provisions of the annex to the International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979, concerning arrangements for the provision and co-ordination of search and rescue services,

Noting further that the annex provides that maritime search and rescue regions shall be established by agreement among the Parties,

Recognizing that aeronautical search and rescue services have been established by Contracting States to the Convention on International Civil Aviation,

Bearing in mind that close co-operation between maritime and aeronautical search and rescue services is essential.

Recognizing further the need to provide co-ordinate maritime search and rescue services on a world-wide basis,

Noting also the need for further action,

resolves:

a) To urge States to provide, to the extent that it may be necessary and feasible, co-ordination of search and rescue services in all sea areas regardless of whether or not they provide those services for aeronautical purposes;

b) To urge States to forward to the International Maritime Organization information on their national search and rescue services and to invite the secretary-general of that Organization to circulate the information received to all its Member Governments:

c) To invite the International Maritime Organization:

1. To continue to work closely with the International Civil Aviation Organization in order to harmonize aeronautical and maritime search and rescue plans and procedures;
2. To publish all available information concerning agreements on maritime search and rescue regions or arrangements for equivalent overall co-ordination of maritime search and rescue services; and
3. To advise and assist States in the establishment of their search and rescue services.

RESOLUTION 2

Cost to ships of participation in ship reporting systems

The Conference,

Noting Recommendation 47 of the International Conference on Safety of Life at Sea, 1960.

Recognizing that, with the growing importance of national, and possibly in the future, of international ship reporting systems, Recommendation 47 has probably more significance today than when it was originally adopted.

Recognizing further that the absence of any charge for participation could provide, as has already been demonstrated, a powerful incentive for ships to co-operate in voluntary ship reporting systems,

Recognizing in addition that ships participation in voluntary ship reporting systems has demonstrated that it has safety advantages,

recomends:

That States should arrange that participation in such systems shall be free of message cost to the ships concerned.

RESOLUTION 3

Need for an internationally agreed format and procedure for reporting systems

The Conference,

Considering the provisions of Chapter 6 of the annex to the International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979, relating to ship reporting systems.

Considering further that several national ship reportig systems are in force at present using differing procedures and reporting formats.

Recognizing that mastrs of international trading vessels moving from an area covered by one ship reporting systems to another could become confused by differing procedures and reportinr formats.

Recognizing further the possibility of such confusion could be much reduced by the

adption of an internationally agreed standard ship reporting format and internationally agreed standard procedures.

Invite the International Maritime Organization to develop, using the annexed format as a basis, an internationally agreed format for ship reporting systems established for the purpose of search and rescue in accordance with the provisions of chapter 6 of the annex to the Convention and requests that Organization to ensure that all reporting systems, established for purpose other than search and rescue, and procedures with those be developed for the purpose of search and rescue.

Annex

Ship reporting format and procedures

Format (see note 1)

Message identifier	Shipred or systems desinator.
Type of report	A - A 2- letter group: «SP» (sailing plan) «PR» (position report). «FR» (final report).
Ship	B - Name and call sign or ship station identity.
Date/time (GMT). month (first 2 digits), minutes (last 4 digits).	C- A 6-digit group giving date of hours and minutes (last 4 digits).
Position	D-Departure port (SP) or arrival port (FR). E-A 4-digit group giving latitude in degress and minutes sufixed with «N» or «S» and a 5-digit group giving longitude in degress and minutes suffixed with «E» or «W».
True course	F-A e-digit group.
Speed in Knots...	G-A 2-digit group.
Route information	H-Intended track (see note 2).
ETA	I-Date/time group, as in C above, followed by destination.
Coast radio station guarded.....	J-Name of station.
Time of next report	K-Date/time group expressed by a 6-digit group, as in C above.
Miscellanneous....	L-Any other information.

Procedures

The report should be sent as follows:

Sailing plan.....	At, or immediately, departure from a port or when entering into the area coveder by a system (see note 3).
Position.....	When the ship's position varies more than 25 miles from the position that would have been precic-

ted from previous reports, after a course alteration, when required by the systems or as decided by the master (see note 3).

Final report..... Shortly before or on arrival at destination or when leaving the area covered by a system (see note 3).

Note 1. Sections of the ship reporting format which are inappropriate should be omitted from the report see the following examples:

Example of messages produced by using this format:

Sailing plan	Positions report	Final report
<i>Shipred:</i>	<i>Shipred:</i>	<i>Shipred:</i>
A-Sp.	A-FR.	A-FR.
B-Nonsurch/	B-Nonsuch/	B-Nonsuch/
MBCH.	MBCH.	MBCH.
C-021030	C-041200.	C-110500.
D-New York.	E-4 6 0 4 N	D-London.
F-060.	05125W.	
G-16.	089.	
H-GC.	G-15.	
I-102145 London.	J-Portishead.	
J-Portishead	K-061200.	
K-041200.		

Note 2. In a reporting systems intended track be reported by:

- a) Latitude and longitude for turn point, expressed as in E above, together with type of intended track between these points, for example «RL» (rhumb line), «GC» (great circle) or «constal»; or
- b) In the case of coastal sailing the forecast date and time, expressed by a 6-digit group as in C above, of passing significant off-shore points.

Note 3. Sailing plan and final report should be transmitted rapidly using a systems other than radiocommunications where praticable.

RESOLUTION 4

Search and rescue manuals

The Conference,

Noting that the International Maritime Organization has prepared a Merchant Ship Search and Rescue Manual (MERSAR) and an IMO Search and Rescue Manual (IMOSAR).

Recognizing that the Merchant Ship Search and Rescue Manual provides valuable guidance for seafares during emergencies at sea.

Recognizing further that the IMO Search and Rescue Manual contains guidelines for Governments wishing to establish or developed their search and rescue organizations and for personel who may be involved in the provision of search and rescue services.

Being of the opinion that the manuals constitute a valuable supplemet to the International Convention on Maritim e Search and Rescue, 1979, and its and whill greatly contribute towards the objectives of the Convention,

resolves:

- a) To urge States to use the guidelines provided in the manuals and to bring them to the attention a concerned; and
- b) To andorse the action al ready taken by the International Maritime Organization for amending andeeding the manual sup-date.

RESOLUTION 5

Frequencies for maritime searh and rescue

The Conference,

Noting that the World Administrative Radio Conference, 1979, will decide on measures wich could have a far-reaching effect on the frequency spectrum,

Bearing in mind that the frequencies used in the present maritime distress system do not make adequate provision for ships in distress at a distance of more than approximately 150 miles from the coast,

Recognizing that all maritime radiocommunications, whether making use of distress or public correspondence frequencies, can have distress and safety and implications,

urges the World Administrative Radio Conference, 1979:

- a) To allocate one frequency to be reserved exclusively for distress ad safety purposes, in each of the 4 , 6, 8, 12 and 16 MHz maritime mobile bands using A3J class of emission for use in all ITU Regions and to include guard bands on each of these frequencies; the use of digital selctive calling should be permitted on these frequencies; and
- b) To recognize that all telecommunications to and from ships at sea may comprise elements of importance to search and rescue, and to support proposals for adequate frequency allocations to the maritime mobile service.

RESOLUTION 6

Development of a global maritime distress and safety system

The Conference,

Having concluded the Internacional Convention on Maritime Search and Rescue 1979, which estalishes an international plan for the co-ordination of search and rescue operations,

Recognizing that the existence of an effective distress and safety communications network is important for the efficient operation of the search and rescue plan,

Being aware that Inter-Governmental Maritime Consultative Organization has under continuous review the maritime distress and safety system and has adopted resolutions dealing with the communications aspects of the system,

Considering that a global maritime distress and safety system should provide, among other things, the essential radio elements of the international search and rescue plan.

invites the International Maritime Organization to develop a global maritime distress and safety system that includes telecommunications provisions for the effective operation of the search and rescue plan prescribe by the Annex to the International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979.

RESOLUTION 7

Harmonizations of search and rescue services with maritime meteorological services

The Conference,

Bearing in mind the importance of meteorological and oceanographical information in search and rescue operations,

Considering the desirability of meteorological information covering the same areas as search and rescue regions,

Considering further that routine weather reports from ships normally include the ship's position,

Being of the opinion that the practice of ship transmitting weather reports and position reports through the same coast radio station would facilitate the transmission of such reports and encourage ship participation in both systems,

invites the International Maritime Organization:

- a) To work closely with the World Meteorological Organization to explore the practicability of harmonizing the areas of maritime meteorological forecasts and warnings with maritime search and rescue regions,
- b) To request the World Meteorological Organization to take steps to ensure that up-to-date meteorological and oceanographical information is immediately available to the search and rescue services for the whole of the regions they serve; and
- c) To investigate the feasibility of the ships making weather and position reports to the same coast radio station.

RESOLUTION 8

Promotion of technical co-operation

The Conference,

Recognizing that prompt and effective maritime search and rescue requires broad international

co-operation and substantial technical and scientific resources,

Recognizing further that Parties to the International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979, will be called upon to make arrangements to achieve the objectives of that Convention and to assume full responsibility for such arrangements,

Being convinced that promotion of technical co-operation at intergovernmental level will expedite the implementation of the Convention by States that do not as yet possess the necessary technical and scientific resources,

urges States to promote, in consultation with, and with the assistance of the International Maritime Organization, support for States requesting technical assistance for:

- a) The training of personnel necessary for search and rescue; and
- b) The provision of the equipment and facilities necessary for search and rescue,

further urges States to implement the above-mentioned measures without awaiting the entry into force of the Convention.



CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE BUSCA E SALVAMENTO MARÍTIMO, 1979

As partes da Convenção:

Tomando em atenção a grande importância que em diversas convenções se atribui à assistência a pessoas em perigo no mar e ao estabelecimento de meios adequados e eficazes, por todos os Estados ribeirinhos, para a vigilância da costa e para os grupos de salvamento.

Tendo considerado a Recomendação 40, adoptada pela Conferência Internacional para a salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1960, que reconhece ser desejável a coordenação das actividades relativas à segurança no mar e sobre o mar entre diversas organizações intergovernamentais:

Desejando envolver e promover estas actividades através do estabelecimento de um plano internacional de busca e salvamento que responde às necessidades do tráfego marítimo no que concerne ao salvamento de pessoas em perigo no mar:

Querendo promover a cooperação entre as organizações de busca e salvamento em todo o mundo e entre os que participem em operações de busca e salvamento no mar:

acordaram sempre o seguinte:

Artigo I

Obrigações gerais decorrentes da Convenção

As partes comprometem-se a adoptar todas as medidas legislativas e outras medidas apropriadas necessárias para dar total cumprimento à convenção e seu anexo, que faz parte integrante da convenção. Expressa disposição expressa em contrário, uma referência à convenção constitui ao mesmo tempo referência ao seu anexo.

Artigo II

Outros tratados e interpretação

1. Nada na convenção prejudicará a codificação e desenvolvimento do direito do mar, por parte da conferência das nações unidas sobre a lei do mar convocada em conformidade com a resolução 2750 (XXV) da assembleia geral das Nações Unidas, nem reclamações e teses jurídicas, presentes ou futuras, de cada Estado, relativas à natureza do mar e a extensão da jurisdição dos Estados costeiros e dos Estados da bandeira.

2. Nenhuma das disposições da convenção será interpretada no sentido de prejudicar as obrigações ou direitos dos navios estabelecidos noutros instrumentos internacionais.

Artigo III

Emendas

1. A Convenção pode ser emendada por qualquer dos procedimentos especificados nos parágrafos 2 e 3 que se seguem.

2. Emenda depois da apreciação no seio da organização marítima internacional (daqui em diante referida somente como "a Organização"):

- a) Qualquer emenda proposta por uma parte e transmitida ao Secretário-Geral da Organização (daqui em diante referida somente como "o Secretário-Geral"), ou qualquer emenda que o Secretário-Geral considere necessário como resultado de uma emenda a uma disposição correspondente do anexo 12 da convenção internacional sobre a Aviação Civil, será difundida a todos os membros da Organização e todas as partes com, pelo menos, 6 meses de antecedência relativamente à sua apreciação pelo Comité de Segurança Marítima da Organização;
- b) As partes, quer sejam ou não membro da Organização, terão direito de participar nos trabalhos do Comité de Segurança Marítima para apreciação e adopção das emendas;
- c) As emendas serão adoptadas por maioria de dois terços das partes presentes e votantes do Comité de Segurança Marítima, desde que esteja presente pelo menos um terço das partes no momento da adopção da emenda;
- d) As emendas adoptadas de acordo com o subparágrafo c) serão comunicadas pelo secretário-geral a todas as partes, para aceitação;
- e) Uma emenda a um artigo ou aos parágrafos 2.1.4, 2.1.5, 2.1.7, 2.1.10, 3.1.2 ou 3.1.3 do anexo será considerada aceite na data em que o secretário-geral tenha recebido os instrumentos de aceitação de dois terços das partes;
- f) Uma emenda ao anexo que não diga respeito aos parágrafos 2.1.4, 2.1.5, 2.1.7, 2.1.10, 3.1.2, 3.1.3 será considerada aceite depois de decorrido 1 ano a partir da data em que foi comunicada às partes para aceitação. Contudo, se nesse período de 1 ano, mais de um terço das partes notificar o secretário-geral de que objecta a emenda, esta considerar-se-á como não tendo sido aceite.

g) Uma emenda a um artigo ou aos parágrafos 2.1.4, 2.1.5, 2.1.7, 2.1.10, 3.1.2 ou 3.1.3 do anexo entrará em vigor:

- i) Relativamente às partes que a aceitaram 6 meses depois da data em que se considerar que foi aceite;
- ii) Relativamente as partes que a aceitaram depois de satisfeita condição mencionada no subparágrafo e) e antes de a emenda entrar em vigor, na data da entrada em vigor da alteração;
- iii) Relativamente às partes que a aceitaram depois da data em que a emenda entrar em vigor, 30 dias depois do depósito entrar em instrumento de aceitação.

h) Uma emenda ao anexo que não diga respeito aos parágrafos 2.1.4, 2.1.5, 2.1.7, 2.1.10, 3.1.2 ou 3.1.3 entrará em vigor, relativamente a todas as partes excepto para aquelas que tenham objectado à entrada de acordo com o parágrafo f) e que não tenha retirado essas objecções, 6 meses depois da data em que for considerado ter sido aceite. Contudo, antes da data fixada para a entrada em vigor, qualquer parte pode notificar o secretário-geral de que se abstém de dar cumprimento a essa emenda por um período não superior a 1 ano a partir da data da sua entrada em vigor, ou por um período maior se assim for determinado por uma maioria de dois terços das partes presentes que votem na Comité de Segurança Marítima no momento da aprovação da emenda.

3. Emenda por uma conferência:

- a) Por proposta de uma parte, apoiado pelo menos por um terço das partes. A Organização convocará uma conferência das partes para considerar emendas à convenção. As emendas propostas serão distribuídas pela secretaria-geral a todas as partes pelo menos com 6 meses de antecedência relativamente à sua consideração pela conferência;
- b) As emendas serão adoptadas por essa conferência por maioria de dois terços das partes presentes e votantes, desde que esteja presente pelo menos um terço das partes no momento da adopção da emenda. As emendas assim adoptadas serão comunicadas pelo secretário-geral a todas as partes, para aceitação;
- c) Salvo decisão em contrário pela conferência, a emenda considerar-se-á como tendo sido aceite e entrará em vigor de acordo com os procedimentos específicos no parágrafo 2, subparágrafos e), f) e h), respectivamente. Qualquer referência do Comité de Segurança Marítima no parágrafo 2, subparágrafo h) alargada de acordo com o parágrafo 2, subparágrafo b) deverá ser entendido com a sua referência à conferência.

4. Qualquer declaração de aceitação ou de objecção a uma emenda ou qualquer das motivações previstas no parágrafo 2, subparágrafo h) deverá ser endereçado por escrito ao secretário, que informará todas as partes do seu conteúdo e da data da sua recepção.

5. O secretário-geral informará os Estados sobre qualquer emenda que entre em vigor e respectiva data da entrada em vigor.

Artigo IV

Assinatura, rectificação, aceitação, aprovação e adição

1. A convenção estará aberta para a assinatura na sede da Organização desde 1 de Novembro de 1979 até 31 de Outubro de 1980 e partir daí manter-se-á aberta à adição. Os Estados podem tornar-se parte da convenção por:

- a) Assinatura sem reserva de rectificação aceitação ou aprovação: ou
- b) Assinatura sob reserva de rectificação ou aprovação seguida por rectificação, aceitação ou aprovação; ou
- c) Adesão.

2. A rectificação, aceitação, aprovação ou adição será efectuada por depósito, junto do secretário-geral de um instrumento para esse efeito.

3. O secretário-geral informará os Estados de qualquer assinatura ou do depósito de qualquer instrumento de rectificação, aprovação ou adição e da respectiva data de depósito.

Artigo V

Entrada em vigor

1. A convenção entrará em vigor 12 meses depois da data em que 15 Estados se tiverem tornado partes dela, de acordo com o artigo IV.

2. A data de entrada em vigor para os Estados que rectificarem, aceitarem, aprovarem ou aderirem à convenção, de acordo com o artigo IV, depois de ter sido satisfeita a condição estabelecida no parágrafo 1 antes de entrada em vigor da convenção, será a data de entrada em vigor da convenção.

3. A data de entrada em vigor para os Estados que rectificarem, aceitarem, aprovarem ou aderirem depois da data da entrada em vigor da convenção será 30 dias depois da data do depósito de um instrumento de acordo com o artigo IV.

4. Qualquer instrumento de rectificação, aceitação, aprovação ou adição depositado depois da entrada em vigor de emendas à convenção de acordo com o artigo III aplicar-se-á ao texto emendado da convenção, com o texto emendado, entrará em vigor para o Estado que deposita tal instrumento 30 dias depois da data do seu depósito.

5. O secretário-geral informará os Estados da data da entrada em vigor da Convenção.

Artigo VI

Denúncia

1. A convenção pode ser denunciada por qualquer parte, em qualquer altura depois de expirado um prazo de 5 anos sobre a data de entrada em vigor da convenção para essa parte.

2. A denúncia será efectuada por meio do depósito de um instrumento de denúncia junto do secretário-geral, que notificará os Estados de qualquer instrumento de denúncia recebido e da data da sua recepção, bem como da data de que a denúncia produz efeito.

3. A denúncia produzirá efeito 1 ano depois de ter sido recebida pelo secretário-geral, ou mais tarde, se assim estiver especificado no instrumento de denúncia.

Artigo VII

Depósito e registo

1. A convenção será depositada junto do secretário-geral, dela remeterá aos Estados cópias autenticadas.

2. Logo que a convenção entra em vigor o secretário-geral remeterá o seu texto ao secretário-geral das Nações Unidas, para registo e publicação, de acordo com o artigo 102º da carta das Nações Unidas.

Artigo VIII

Línguas

A convenção é elaborada num exemplar único em língua chinesa, espanhola, francesa, inglesa e russa fazendo igualmente fé todos os textos. Serão efectuadas traduções oficiais em língua alemã, árabe e italiana, que serão depositados juntamente com o exemplar original assinado.

Feito em Hamburgo no dia 27 de Abril de 1979. Em testemunho do que os abaixo assinados, devidamente autorizados para este efeito pelos respectivos Governos, assinaram a convenção.

ANEXO

CAPÍTULO I

Termos e definições

1.1. Neste anexo, a utilização de verbos conjugados no futuro tem um sentido imperativo e indica que se trata de um propósito cuja aplicação uniforme por todas as partes é mandatária, no interesse da segurança da vida humana no mar.

1.2. Neste anexo, a utilização do verbo «dever» no presente do indicativo, precedendo o verbo relativo a qualquer disposição, indica que se trata de uma disposição cuja aplicação uniforme por todas as partes é recomendada, no interesse da segurança da vida humana no mar.

1.3. Neste anexo, os termos a seguir indicados são usadas com os significados seguintes:

1. «região de busca e salvamento». É uma área de dimensões definidas na qual são prestados serviços de e salvamento;

2. «Centro de coordenação de busca e salvamento» É uma unidade com a responsabilidade de promover a organização eficaz de serviço de e salvamento;

3. Sub-centro de busca e salvamento. É uma unidade subordinada a um centro de coordenação de e salvamento destinado a complementar esta última numa área específica dentro de uma região de e salvamento;

4. «Unidades de vigilância costeira». É uma unidade terrestre, fixa ou móvel, destinada a manter vigilância para efeito de segurança dos navios nas áreas costeiras;

5. «Unidade de busca e salvamento». É uma unidade composta por pessoal treinado e dotado de equipamentos adequados à pronta execução de operações de busca e salvamento;

6. "Comandante na área do acidente". É o comandante da unidade de busca e salvamento designado para exercer a coordenação das operações de e salvamento designado para exercer a coordenação das operações de busca e salvamento numa área de especificada;

7. "Coordenador de busca de superfície". É qualquer navio, excepto a unidade de busca e salvamento, designado para coordenar as operações de busca e salvamento numa área de especificada;

8. "Fase de emergência". É um termo genérico que, conforme os casos, pode significar fase de incerteza, fase de alerta ou fase de perigo;

9. "Fase de incerteza". É uma situação em que existe incerteza quanto a segurança de um navio e das pessoas a bordo.

10. "Fase de alerta". É uma situação que existe apreensão quanto a segurança de um navio e das pessoas a bordo.

11. "Fase de perigo". É uma situação em que existe uma certeza razoável de que o navio ou uma pessoa está ameaçada por perigo grave e eminente e necessita de auxílio imediato;

12. "Amaragem forçada". Significa no caso de uma aeronave fazer uma aterragem forçada na água.

CAPÍTULO 2

Organização

2.1 Disposições para estabelecimento e coordenações de serviço de busca e salvamento:

2.1.1 As partes asseguraram a tomada das disposições necessárias para estabelecimento de adequado serviço de busca e salvamento para pessoas em perigo no mar ao longo das suas costas.

2.1.2 As partes enviarão ao secretário-geral informações acerca da sua organização de busca e salvamento e alterações subsequentes importantes, incluindo:

1. Serviços nacionais de busca e salvamento marítimo
2. Localização dos centros de coordenações de busca e salvamento estabelecidos respectivos números de telefones e telex e áreas de responsabilidades; e
3. Principais unidades busca e salvamento que estejam à sua disposição.

2.1.3 O secretário geral transmitirá a todas as partes, de forma adequada, a informação referida no parágrafo 2.1.2.

2.1.4 Cada região de busca e salvamento será estabelecida por acordo entre as partes interessadas. O secretário geral será informado sobre esses acordos.

2.1.5 Quando não for alcançado acordo entre as partes interessadas acerca das dimensões exactas de uma região de busca e salvamento, essas partes envidarão os melhores esforços para chegar a acordo quanto as disposições pertinentes, que servirão de base a uma equivalente coordenação geral dos serviços de busca e salvamento existentes na área. O secretário geral será informado sobre essas disposições.

2.1.6 O secretário geral informará todas as partes dos acordos ou disposições referidos nos parágrafos 2.1.4. e 2.1.5.

2.1.7. A delimitações das regiões de busca e salvamento não está relacionada e não efectuará a delimitação de qualquer fronteira entre Estados.

2.1.8 As partes devem providenciar para que os seus serviços de busca e salvamento sejam capazes de dar resposta imediata e pedidos de socorro.

2.1.9 Logo que seja recebida informação de que uma pessoa está em perigo no mar numa área em que uma parte tem a seu cargo e coordenação geral das operações de busca e salvamento, as autoridades responsáveis dessa parte tomarão medidas urgentes para providenciar assistência possível mais apropriada.

2.1.10 As partes garantirão que sejam prestadas assistências a qualquer pessoa em perigo no mar.

Fa-lo-ão independentemente da nacionalidade ou condição dessa pessoa ou das circunstâncias em que essa pessoa é encontrada.

2.2- Coordenação dos meios de busca e salvamento

2.2.1- As partes tomarão as medidas adequadas à coordenação dos recursos necessários para prestação dos serviços de busca e salvamento ao longo da sua costa.

2.2.2- As partes estabelecerão uma organização nacional para a coordenação geral dos serviços de busca e salvamento.

2.3- Estabelecimento de centros de coordenação de busca e salvamento e dos subcentros de e salvamento.

2.3.1- Para satisfazer os requisitos dos parágrafos 2.2.1 e 2.2.2 as partes estabelecerão centros de coordenação de busca e salvamento para os seus serviços de busca e salvamento quantos julgarem apropriados.

2.3.2- As autoridades competentes de cada parte definirão a área de responsabilidade de cada subcentro de busca e salvamento.

2.3.3- Cada centro de coordenação e salvamento e subcentro de busca e salvamento estabelecido de acordo com parágrafo 2.3.1 possuirá os meios adequados para receber as comunicação de socorro por intermédio de uma estação costeira ou por qualquer outro meio. Cada um desses centros e subcentros terá também, meios adequados para comunicações com as suas unidades de busca e salvamento e com os centros de coordenação de busca e salvamento e subcentro de busca e salvamento em áreas adjacentes com forma própria.

2.4- Designações das unidades busca e salvamento.

2.4.1- As partes designarão :

1. Comunidades de salvamento, os serviços do Estado ou outros serviços adequados públicos ou privados, ou partes desse serviços convenientemente localizados e equipados;
2. Como elementos da organização busca e salvamento, os serviços do Estado ou outros serviços adequados públicos ao privados, ou partes desse serviço não adequados para a designação como unidades de busca e salvamento, mas que podem participar nas operações busca e salvamento, e definirão as funções desses elementos.

2.5- Recursos e material das unidades de busca e salvamento.

2.5.1. Cada unidade de busca e salvamento será dotado de recursos e material adequado à sua missão.

2.5.2. Cada unidade de busca e salvamento deve dispor de meios rápidos e seguros de comunicação com outras unidades ou elementos que participem na mesma operação.

2.5.3. As caixas ou embalagem com material de sobrevivência que se destina a ser lançada a sobreviventes, devem ter indicação da natureza geral do seu conteúdo, por meio de um código de cores, de acordo com o parágrafo 2.5.4. e por meio de indicações impressas e símbolos explicativos evidentes, deste que tais símbolos existem.

2.5.4. A identificação do conteúdo das caixas ou embalagens com material de sobrevivência que se destinam a ser lançadas deve ser feito por meio de faixa coloridas de acordo com código seguinte:

1. Vermelho - medicamento e material de primeiro socorro;
2. Azul - alimentos e água
3. Amarelo - cobertores e vestuários de protecção;
4. Preto - material diverso, tal como fogões, machados, bússola e utensílios de cozinha.

2.5.5 - Quando se lançarem uma única caixa ou embalagem artigos de natureza variada, devem ser utilizadas a combinação adequada das cores do código.

2.5.6 - Em cada caixa ou embalagem devem ser incluídas instruções para a utilização do material de sobrevivência. Estas instruções devem ser impressas em inglês e, pelo menos em duas outras línguas.

CAPITULO 3

Cooperação

3.1 - Cooperação entre Estados:

3.1.1. As partes que coordenarem as suas organizações de busca e salvamento e devem sempre que necessário coordenar as operações de busca e salvamento com as dos Estados vizinhos.

3.1.2. Salvo acordo em contrário entre os Estados interessados, uma parte deve utilizar, sujeito às leis, regras e regulamentos nacionais aplicáveis, a entrada imediata no seu mar territorial, espaço aéreo ou território das unidades de busca e salvamento de outras partes que tenham como propósito exclusivo efectuar busca para a localização de um acidente marítimo e salvamento dos sobreviventes deste acidente. Nesse caso as operações de busca e salvamento serão, na medida do possível coordenados pelo centro de coordenação de busca e salvamento apropriado da parte que autorizou a entrada ou por outra autoridade designada por essa parte.

3.1.3. Salvo acordo em contrário entre os Estado interessados, as autoridades de uma parte que desejem que as suas unidades de busca e salvamento entrem no mar territorial, espaço aéreo ou território de outra parte com o propósito exclusivo de efectuar busca para a localização de um acidente marítimo e salvamento dos sobreviventes desse acidente endereçarão ao centro de coordenação de busca e salvamento de outra parte ou à autoridade "por" essa parte designada um pedido contendo todos os detalhes da missão projectada e justificação da sua necessidade.

3.1.4. - As autoridades competentes das partes :

1. Acusarão imediatamente a recepção de tal pedido e
2. Indicarão tão depressa quanto possível, as condições, se as houver, sob as quais pode ser efectuada a missão projectada.

3.1.5 - As partes devem estabelecer acordos com os Estados vizinhos, estabelecendo as condições recíprocas para a entrada das unidades de busca e salvamento nos respectivos mares territoriais, espaços aéreos ou territórios. Estes acordos devem também conter disposições relativas a facilitar a entrada dessas unidades com mínimo possível de formalidades.

3.1.6 Cada parte deve autorizar os seus centros de coordenação de a:

1. Solicitar a outros centros de coordenação de busca e salvamento a assistência que possa ser necessária, incluindo navios, aeronaves, pessoal ou material;
2. Conceder qualquer autorização necessária para a entrada desses navios, aeronaves pessoal ou material no seu mar territorial, espaço aéreo ou território;
3. Estabelecer, com as autoridades aduaneiras, de emigração ou outras disposições necessárias com vista a facilitar essa entrada.

3.1.7. Cada parte deve autorizar os seus centros de coordenação de busca e salvamento por forma a que, quando solicitados, prestem assistência a outros centros de coordenação de busca e salvamento, incluindo assistência com navios, aeronaves, pessoal ou material.

3.1.8 As partes devem estabelecer acordos com os Estados vizinhos, no âmbito de busca e salvamento, relativos à concertação dos seus recursos, ou estabelecimentos comuns à execução de treinos e exercícios conjuntos à verificação regular dos canais de comunicação entre Estados, à execução de visitas de ligação pelo pessoal dos centros de coordenação de busca e salvamento e à troca de informação sobre busca e salvamento.

3.2 Coordenação com os serviços aeronáuticos:

3.2.1 As partes garantirão que entre os serviços marítimos e os serviços aeronáuticos exista a mais estreita colaboração possível de modo a garantir os mais eficientes e efectivos serviços de busca e salvamento nas suas regiões de busca e salvamento e no espaço aéreo sobrejacente.

3.2.2. Cada parte deve estabelecer, sempre que praticável, centros conjuntos de coordenação de busca e salvamento ou subcentros de busca e salvamento marítimos e aeronáuticos separados para servir a mesma área. A parte interessada garantirá que nesses centros e subcentros exista a mais estreita colaboração possível.

3.2.4. As partes garantirão, na medida do possível que as unidades de busca e salvamento atribuídas para fins marítimos e as atribuídas para fins aeronáuticos utilizem procedimentos comuns.

CAPÍTULO 4

Medidas Preparatórias

4.1 Requisitos para a informação:

4.1.1 Cada centro de coordenação de busca e salvamento e subcentros de busca e salvamento disporá de informação relevante actualizada para as operações de busca e salvamento na respectiva área, incluindo informações relativas a:

1. Unidade de busca e salvamento e unidade de vigilância costeira;
2. Quaisquer outros recursos ou privados, incluindo meios de transporte e de abastecimento de combustível, que podem ser úteis para as operações de busca e salvamento;
3. Meios de comunicação que possam ser usados nas operações de busca e salvamento;
4. Nomes, endereços telegráficos e de telex, números telefónicos e de telex, de agentes de navegação, autoridades consulares, organizações internacionais e outros organismos capazes de fornecer informações vitais sobre navios;
5. Localização, indicativos de chamada ou identidade do serviço móvel marítimo, horário de escuta e frequência de todas as estações de radiocomunicações que possam vir a ser utilizadas para operações de busca e salvamento;
6. Localização, indicativos de chamada ou identidade do serviço móvel marítimo, horário de escuta e frequência de todas as estações costeiras que transmitem previsões e avisos meteorológicos para a região de busca e salvamento;
7. Localização, horários e frequência de escuta de serviços que mantêm escuta de radiocomunicações;
8. Objectos que possam ser tomados por destroços de naufrágios não localizados ou não relatados; e
9. Locais em que está armazenado o material de emergência destinado a ser lançado para sobrevivência.

4.1.2. Cada centro de coordenação de busca e salvamento e cada subcentro de busca e salvamento deve poder ter acesso rápido às informações relativas a posição, rumo, velocidade e indicativo de chamada ou de identidade de estação de navio que se encontre na sua área e que possa prestar assistência a navios e pessoas que estejam em perigo no mar. Esta informação terá de existir no centro de coordenação de busca e salvamento ou ser prontamente obtida quando necessário.

4.1.3. Cada centro de coordenação de busca e salvamento ou cada subcentro de busca e salvamento estará provido de uma mapa de grande escala, destinado à visualização e registo das informações relevantes para as operações de busca e salvamento na área.

4.2. Planos ou instruções operacionais:

4.2.1. Cada centro de coordenação de busca e salvamento e cada subcentro de busca e salvamento elaborará ou terão à sua disposição planos ou instruções detalhadas para a condução de operações de busca e salvamento na sua área.

4.2.2. Os planos ou instruções especificarão, na medida do possível, as disposições para a assistência e reabastecimento de combustível dos navios aeronaves e veículos utilizados para as operações de busca e salvamento, incluindo os que são colocados à disposição por outros Estados.

4.2.3. Os planos ou instruções devem conter pormenores relativos à acção a ser tomada pelos participantes nas operações de busca e salvamento na área, nomeadamente:

1. Quanto à forma como devem ser conduzidas as operações de busca e salvamento;
2. Quanto à utilização dos sistemas e meios de comunicações disponíveis;
3. Quanto às acções a serem tomadas em conjunto com os outros centros de coordenação de busca e salvamento ou subcentros de busca e salvamento, conforme adequado;
4. Quanto ao método para alertar navios, e aeronaves em viagem;
5. Quanto às funções e autoridade do pessoal designado para as operações de busca e salvamento;
6. Quanto à possível realocação de material devido a condições meteorológicas ou outras;
7. Quanto aos métodos para obtenção de informações relevantes para as operações de busca e salvamento, tais como os avisos aos navegantes pertinentes e informações e previsões do tempo e do estado do mar;
8. Quanto aos métodos para a obtenção da assistência necessária de outros centros de coordenação de busca e salvamento ou subcentros de busca e salvamento, conforme adequados, incluindo navios, aeronaves, pessoal e material;
9. Quanto aos métodos para evitar encontros entre navios de busca e salvamento ou outros navios em perigo; e
10. Quanto aos métodos destinados a auxiliar o encontro das aeronaves em perigo compelidas a amarrar com embarcações de superfície.

4.3. Estado de prontidão das unidades de busca e salvamento:

4.3.1. Cada unidade de busca e salvamento designada manterá um estado de prontidão adequado à sua tarefa e deve manter o respectivo centro de coordenação de busca e salvamento ou subcentro de busca e salvamento informado quanto a esse estado de prontidão.

CAPÍTULO 5

Procedimentos operacionais

5.1. Informação relativa e emergência:

5.1.1. As partes assegurarão a manutenção de escuta permanente de radiocomunicações das frequências internacionais de socorro, conforme for julgado viável e necessário. Uma estação costeira que receba uma chamada ou mensagem de socorro providenciará:

1. A passagem imediata da informação ao centro de coordenação de busca e salvamento ou subcentros de busca e salvamento apropriado;

2. A retransmissão da mensagem, conforme necessário, para informar os navios em uma ou mais frequências internacionais de socorro em qualquer outra frequência adequada;
3. Que tais retransmissões sejam precedidas de sinais de alarme automáticos apropriados, a não ser que tal já tenha sido feito; e
4. A execução das acções subsequentes que forem decididas pelas autoridades competentes.

5.1.2. Qualquer autoridade ou elemento da organização de busca e salvamento, se tiver razão para querer que um navio se encontre numa situação de emergência, deve fornecer, tão cedo quanto possível, toda a informação disponível ao centro de coordenação de busca e salvamento ou subcentro de busca e salvamento adequado.

5.1.3. Os centro de coordenação de busca e salvamento, imediatamente após a recepção de informação relativa a um navio na situação de emergência, avaliarão essa informação e determinarão a fase de emergência, de acordo com a parágrafo 5.2., e a extensão da operação necessária.

5.2. Fases de emergência:

1. Fase de incerteza:

1.1. Quando for comunicado um atraso da chegada de um navio ao seu destino; ou

1.2. Quando um navio não transmitir, como previsto, comunicado de posição ou de deposição ou de segurança;

2.. Fase de alerta:

2.1. Quando, na sequência da fase de incerteza, falharem as tentativas para estabelecer contacto com o navio e os pedidos de informação a outras fontes apropriadas não forem bem sucedidos; ou

2.2. Quando tiver sido recebida informação indicativa de que a capacidade operacional do navio está afectada, mas não ao ponto de atingir uma situação de perigo;

3. Fase de perigo:

3.1. Quando se receber informação segura de que um navio ou pessoa está em perigo grave e iminente, necessitando de assistência imediata; ou

3.2. Quando na sequência da fase de alerta, resultem infrutíferas as tentativas subsequentes para estabelecer contacto com o navio e uma investigação mais alargada sem sucesso indicar ser provável a ocorrência de uma situação de perigo; ou

3.3. Quando se receber informação indicando que a capacidade operacional de um navio está diminuída a ponto de ser provável a ocorrência de uma situação de perigo.

5.3. Procedimentos para os centros de coordenação de busca e salvamento e subcentros de busca e salvamento durante as fases de emergência:

5.3.1. Logo que for declarada uma fase de incerteza, o centro de coordenação de busca e salvamento ou o subcentro de busca e salvamento, conforme o caso, iniciará investigações para se certificar do estado de segurança do navio ou declarará a fase de alerta.

5.3.2. Logo que declarada a fase de alerta, o centro de coordenação de busca e salvamento ou o subcentro de busca e salvamento, conforme o caso, ampliará as investigações relativas ao navio desaparecido, alertará os serviços de busca e salvamento apropriados e iniciará as acções descritas no parágrafo 5.3.3. conforme se mostrar necessário, face às circunstâncias de cada caso.

5.3.3. Logo que declarada uma fase de perigo, o centro de coordenação de busca e salvamento ou o subcentro de busca e salvamento, conforme o caso:

1. Iniciará a actuação de acordo com o disposto no parágrafo 4.2.;
2. Estimarão, se adequado, o grau de incerteza da posição do navio e determinará a extensão da área de busca;
3. Notificará, se possível, o proprietário do navio ou o seu agente e mantê-lo-á informado dos acontecimentos;
4. Notificará outros centros de coordenação de busca e salvamento ou subcentros de busca e salvamento, cujo auxílio seja possível vir a ser necessário ou que possam estar interessados na operação;
5. Solicitará, logo na fase inicial, qualquer ajuda que possa obter de aeronaves, navios ou serviços não especificamente incluídos na organização de busca e salvamento, tendo presente que, na maioria das situações de perigo nas áreas oceânicas, outros navios que estejam na vizinhança são elementos para as operações de busca e salvamento;
6. Elaborará um plano geral para a condução das operações, baseado nas informações disponíveis, e comunicará esse plano às autoridades designadas, de acordo com os parágrafos 5.7. e 5.8. para orientação destas;
7. Modificará, conforme as circunstâncias o exigirem, a orientação já dada, de acordo com o parágrafo 5.3.3.6;
8. Notificará as autoridades consulares ou diplomáticas interessadas ou a sede da organização internacional competente, se o incidente envolver um refugiado ou repatriado;
9. Notificará as autoridades encarregadas da investigação de acidentes conforme apropriado; e
10. Notificará as aeronaves, navios ou serviços mencionados no parágrafo 5.3.3.5. quando a sua colaboração não necessária, após consulta das autoridades designadas de acordo com o parágrafo 5.7. ou 5.8. conforme adequado.

5.3.4. Início de operações de busca e salvamento no caso de um navio cuja a posição é desconhecida:

5.3.4.1. No caso de ser declarada uma fase de emergência relativamente a um navio cuja a posição é desconhecida aplicar-se-ão as disposições seguintes:

1. Quando um centro de coordenação de busca e salvamento ou subcentro de busca e salvamento for notificada da existência de uma fase de emergência e não souber se outros centros estão tomando acção apropriada, as-

sumirá responsabilidade pelo desencadeamento da acção adequada e contactará com os centros vizinhos a fim de ser designado um centro para assumir a responsabilidade daí em diante;

2. Salvo decisão em contrário, resultante de acordo entre os centros envolvidos, o centro a ser designado será o centro responsável pela área na qual o navio se encontrava, de acordo com a sua última posição informada; e
3. Após a declaração da fase de perigo, o centro que estiver coordenando as operações de busca e salvamento informará, se necessário, outros centros apropriados sobre todas as circunstâncias de situação de emergência e sobretudo a evolução subsequente.

5.3.5. Transmissão da informação dos navios que motivaram o estabelecimento de uma fase de emergência:

5.3.5.1. Sempre que aplicável, o centro de coordenação de busca e salvamento, ou o subcentro de busca e salvamento, responsável pelas operações de busca e salvamento será também responsável pela transmissão ao navio que motivou o estabelecimento da fase da emergência, de informações sobre a operação de busca e salvamento que por ele foi iniciada.

5.4 – Coordenação quando estão envolvidas duas ou mais partes:

5.4.1. Quando a condição de operações sobre toda a região de busca e salvamento for da responsabilidade de mais de uma parte, cada parte tomará acção apropriada, de acordo com os planos ou informações operacionais referido no parágrafo 4.2., quando para tal tiver sido solicitado pelo centro de coordenação de busca e salvamento da região.

5.5.1 Fase de incerteza e fase de alerta:

5.5.1.1. Quando durante uma fase de incerteza ou uma fase de alerta um centro de coordenação de busca e salvamento ou um subcentro de busca e salvamento conforme o caso for informado de que já não existe a situação de emergência, transmitirá esta informação a todas as autoridades, unidades ou serviços que tenham sido activados ou notificados.

5.5.2. Fase de perigo:

5.5.2.1 Quando durante uma fase de perigo um centro de coordenação de busca e salvamento ou um subcentro de busca e salvamento conforme o caso, for informado pelo navio em perigo ou por outras fontes apropriadas de que já não existe a situação de emergência tomará as medidas necessárias para terminar as operações de busca e salvamento e informará todas as autoridades, unidades ou serviços que tenham sido activados ou notificados.

5.5.2.2. Se durante uma fase de perigo tiver sido determinada a interrupção da busca, o centro de coordenação de busca e salvamento ou o subcentro de busca e salvamento, conforme o caso, suspenderá as opções de busca e salvamento e disso informará todas as autoridades, unidades ou serviços que tenham sido cativados ou notificados. As informações recebidas posteriormente serão avaliadas e com base nessas informações, se se justificar, serão retomadas as operações de busca e salvamento.

5.5.2.3. Se durante uma fase de perigo se chegar à conclusão de que o procedimento da busca é inútil, o centro de coordenação de busca e salvamento ou o subcentro de busca e salvamento, conforme o caso, terminará as operações de busca e salvamento e disso informará todas as autoridades, unidades ou serviços que tenham sido activados ou notificados.

5.6. Coordenação das actividades de busca e salvamento na área de acidente:

5.6.1. As actividades das unidades empenhadas em operações de busca e salvamento, quer sejam unidades de busca e salvamento, quer outras unidades prestando assistência, serão coordenados de modo a garantir os resultados mais eficazes.

5.7. Designação do comandante na área do acidente e definição das suas responsabilidades:

5.7.1. Quando as unidades busca e salvamento se apresentem para iniciar operações de busca e salvamento, tão cedo quando possível, uma delas deve ser designada comandante na área do acidente, de preferência antes da chegada à área de busca e salvamento.

5.7.2 O centro de coordenação de busca e salvamento ou o subcentro de busca e salvamento apropriado deve designar o comandante na área do acidente. Se isso não for exequível, o comandante deve ser designado por mútuo acordo entre as unidades envolvidas.

5.7.3. Até ser designado o comandante na área do acidente, o primeiro a chegar a essa área deverá assumir automaticamente as funções e responsabilidade de comandante na área do acidente.

5.7.4. O comandante na área do acidente será responsável pelas seguintes tarefas, se estas não tiverem sido já executadas pelo centro de coordenação de busca e salvamento ou pelo subcentro de busca e salvamento responsável, conforme o caso:

1. Determinação da posição provável do objecto da ordem da grandeza do erro provável dessa posição e limites da área de ;
2. Adopção de medidas adequadas de separação para fins de segurança das unidades empenhadas na busca;
3. Designação dos diagramas de busca adequadas para as unidades que participam na busca e atribuição de área de busca às unidades ou grupo de unidades;
4. A designação das unidades adequadas para efectuar o salvamento, quando o objecto da busca for localizado; e
5. Coordenação das comunicações de busca e salvamento na área do acidente.

5.7.5. Um comandante na área do acidente será também responsável pelo seguinte:

1. Transmissão de relatos periódicos para o centro de coordenação de busca e salvamento ou para o subcentro de busca e salvamento que estiver coordenando as operações de busca e salvamento; e
2. Informação para o centro de coordenação de busca e salvamento ou para o subcentro de busca e salvamento que estiver coordenado as operações de busca e salvamento sobre o número de sobreviventes e respectivos no-

mes, fornecendo ao centro os nomes e os destinos das unidades de sobreviventes a bordo, como estão distribuídos esses sobreviventes por cada uma das unidades e solicitando assistência adicional ao centro, se necessário, por exemplo, para a evacuação com apoio médico de sobreviventes com ferimentos graves.

5.8. Designações de coordenação de busca da superfície e suas responsabilidades:

5.8.1. Se nenhuma unidade busca e salvamento (incluindo navios de guerra) estiver disponível para assumir as funções de comandante na área do acidente, mas se houver navios mercantes ou outras participantes nas operações de busca e salvamento por mútuo acordo, um deles deve ser designado coordenador de busca de superfície.

5.8.2 O coordenador de busca de superfície deve ser designado logo que possível, de preferência antes da entrada na área de especificada.

5.8.3. O coordenador de busca de superfície deve assumir a responsabilidade por todas as tarefas enumeradas nos parágrafos 5.7.4. e 5.7.5. que o navio for capaz de executar.

5.9. Acção inicial:

5.9.1. Qualquer unidade que recebe informação sobre um incidente a que corresponda situação de perigo tomará acção imediata para prestar assistência dentro dos limites da sua capacidade ou alertará outras unidades que possam ser capazes de prestar assistência e notificará o centro de coordenação de busca e salvamento ou o subcentro de busca e salvamento em cuja área ocorreu o incidente.

5.10. Áreas de busca:

5.10.1. As áreas de busca determinadas de acordo com o disposto nos parágrafos 5.3.3.2., 5.7.4.1. ou 5.8.3. podem ser alteradas, conforme necessário, pelo comandante na área do acidente ou pelo coordenador de busca de superfície, que deve informar o centro de coordenação de busca e salvamento ou o subcentro de busca e salvamento da sua decisão e das razões que a motivarem.

5.11. Diagramas de busca:

5.11.1. Os diagramas de busca determinados de acordo com os parágrafos 5.3.3.6., 5.7.4.3. ou 5.8.3. podem ser substituídos por outro diagramas, se for tal considerado necessário pelo comandante na área do acidente ou pelo coordenador de busca de superfície, que deve informar o centro de coordenação de busca e salvamento ou o subcentro de busca e salvamento da sua decisão e das razões que a motivaram.

5.12. Busca bem sucedida:

5.12.1. Quando a busca for bem sucedida, o comandante na área do acidente ou o coordenador de busca de superfície deverá ordenar às unidades com equipamentos mais adequado que efectuem o salvamento ou que prestem qualquer outra assistência necessária.

5.12.2. Quando adequado, as unidades que estão efectuando o salvamento devem comunicar ao comandante na área do acidente ou ao coordenador de busca de superfície o número de sobreviventes que recolheram a bordo e respectivos nomes, se forem recolhidas todas as pessoas, se é necessária assistência adicional, por exemplo evacuação com o apoio médico, e os destinos das unidades.

5.12.3. Quando a busca for bem sucedida, o comandante na área do acidente ou o coordenador de busca de superfície deve informar imediatamente o centro de coordenação de busca e salvamento ou o subcentro de busca e salvamento.

5.13 Busca mal sucedida:

5.13.1. A busca só deve terminar quando não reste qualquer esperança razoável no salvamento de sobreviventes.

5.13.2. A responsabilidade pelo fim da busca deve caber normalmente ao centro de coordenação de busca e salvamento ou ao subcentro busca e salvamento que esteja coordenando as operações de busca e salvamento.

5.13.3. Em áreas oceânicas remotas que não estejam sob responsabilidade de qualquer centro de coordenação de busca e salvamento ou onde o centro responsável não estiver em condições de coordenar as operações de busca e salvamento o comandante na área do acidente ou o coordenador de busca de superfície pode assumir a responsabilidade pelo encerramento de busca.

CAPÍTULO 6

Sistema de comunicados de navios

6.1 Generalidades:

6.1.1. As partes devem estabelecer um sistema de comunicados de navios aplicável em qualquer região de busca e salvamento pela qual sejam responsáveis, nos casos em que isso se considere necessário para facilitar as operações de busca e salvamento e seja julgado prático.

6.1.2. As partes, ao considerarem a criação de um sistema de comunicados de navio, devem tomar em conta as recomendações relevantes da Organização.

6.1.3. O sistema de comunicados de navios devem proporcionar informação actualizada sobre os movimentos dos navios para, no caso de uma situação de perigo ser possível:

1. Reduzir o intervalo de tempo entre a perda de contacto com navio e o início das operações de busca e salvamento nos casos em que não é recebido qualquer sinal de socorro;
2. Identificar rapidamente os navios a que se poderá recorrer para prestar assistência;
3. Definir uma área de busca de dimensões limitadas no caso em que a posição de navio em perigo é desconhecida ou incerta; e
4. Prestar mais facilmente assistência ou conselhos médicos urgentes, aos navios que não disponham de médico a bordo.

6.2 Requisitos operacionais:

6.2.1. Para alcançar os objectivos estabelecidos no parágrafo 6.1.3, o sistema de comunicados de navios deve satisfazer os requisitos operacionais seguintes:

1. Disponibilidade de informações, nomeadamente quando as rotas previstas e comunicados de posição, que permitam a previsão das posições futuras dos navios participantes;
2. Manutenção dos registos gráficos dos movimentos dos navios;

3. Recepção de comunicados dos navios participantes, a intervalos adequados;
4. Simplicidade de estrutura e funcionamento; e
5. Utilização de comunicados de forma padrão e procedimentos também normalizados, estabelecimento por acordo internacional.

6.3. Tipos de comunicados:

6.3.1. Um sistema de comunicados de navios deve incluir as seguintes mensagens:

1. Derrota prevista — indicado o nome, indicativo de chamada ou identidade da estação de navio, data e hora (TMG) da partida, bem como detalhes sobre o ponto de partida, porto da escala seguinte, rota e velocidade prevista, data e hora (TMG) de chegada prevista. As alterações significativas devem ser comunicadas logo que possível;
2. Comunicados de posição — indicado o nome, indicativo de chamada ou identidade da estação de navio, data e hora (TMG), posição, rumo e velocidade;
3. Comunicado final — indicado o nome, indicativo de chamada ou identidade da estação de navio, data e hora (TMG) da chegada ao navio do seu destino ou da sua saída na área coberta pelo seu sistema.

6.4.1. As partes deverão encorajar todos os navios a comunicar a sua posição quando navegarem em zonas onde tenham sido tomadas disposições para coligir informações sobre a posição dos navios para fins de busca e salvamento.

6.4.2. As partes que colijam informações sobre a posição dos navios devem, na medida do possível comunicá-las aos outros Estados, quando isso lhes for solicitado para fins de busca e salvamento.

Resoluções adoptadas pela conferência

RESOLUÇÃO 1

Medidas para a criação e coordenação de serviços de busca e salvamento

A Conferência,

Tendo em conta as disposições do anexo à Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimo, 1979, relativas às medidas para a criação e coordenação dos serviços de busca e salvamento.

Reconhecendo que os serviços de busca e salvamento aeronáuticos foram criados pelos Estados Partes da Convenção Internacional Relativa à aviação Civil;

Consciente de que é essencial uma estreita cooperação entre os serviços marítimos e os serviços aeronáuticos de busca e salvamento;

Tendo em atenção também a necessidade de prosseguir a acção iniciada;

Resolve:

- a) Instar os Estados para que garantam, na medida do necessário e possível, a coordenação busca e salvamento em todas as zonas mari-

timas, quer disponham ou não de tais serviços para fins aeronáuticos;

- b) Instar os Estados para que enviem à Organização Marítima Internacional informações sobre os seus serviços nacionais de busca e salvamento e convidar o Secretário-Geral desta Organização a difundir as informações recebidas por todos os Governos membros;

- c) Convidar a Organização Marítima Internacional a:

- 1) Continuar a trabalhar com estreita colaboração com a Organização Internacional da Aviação Civil a fim de harmonizar os planos e procedimento de busca e salvamento aeronáuticos e marítimos;
- 2) Publicar todas as informações disponíveis sobre os acordos relativos às regiões marítimas de busca e salvamento ou sobre as disposições tomadas para garantir uma equivalente coordenação geral dos serviços de busca e salvamento; e
- 3) Aconselhar e auxiliar os Estados no estabelecimento nos serviços de busca e salvamento.

RESOLUÇÃO 2

Custos para os navios da participação dos sistemas de comunicação de navios

A Conferência,

Tendo em atenção a recomendação 47 da Conferência Internacional para a Salvaguarda da vida humana no mar, 1960,

Reconhecendo que, com a crescente importância dos sistemas nacionais e possivelmente no futuro, dos sistemas internacionais de comunicação de navios, a Recomendação 47 tem provavelmente mais significado hoje do que quando foi adoptada originalmente;

Reconhecendo ainda a ausência de qualquer encargo na participação pode proporcionar, como já tem sido demonstrado, um poderoso incentivo para os navios cooperarem voluntariamente nos sistemas de comunicação de navios;

Reconhecendo adicionalmente que a participação dos navios nos sistemas voluntários de comunicação de navios tem demonstrado ter vantagens para a sua segurança.

Recomenda que os Estados tomem medidas para que e envio de mensagens dos navios que participem nesses sistemas seja gratuito.

RESOLUÇÃO 3

Necessidade de um formato de comunicado e de procedimento acordado internacionalmente para os sistemas de comunicados de navios

A Conferência,

Considerando as disposições do capítulo 6 do anexo à Convenção Internacional sobre e Salvamento Marítimo, 1979, relativos a sistemas de comunicados de navios;

Considerando ainda que estão presentemente em vigor diversos sistemas nacionais de comunicados de na-

vios, utilizando diferentes procedimentos e formatos de comunicados.

Reconhecendo que os comandantes dos navios mercantes utilizados no tráfego internacional, ao passarem de uma área coberta por um sistema de comunicados de navios para outra, podem ser confundidos por estes diferentes formatos e procedimentos;

Reconhecendo ainda que a possibilidades de tal confusão pode ser muito reduzida através da adopção de um formato de comunicado padronizado, acordado internacionalmente, e de procedimentos também acordados internacionalmente,

Convida a Organização Marítima Internacional a desenvolver, usando o formatos em anexo como base, um formato padrão acordado internacionalmente para os sistemas de comunicados de navios estabelecidos para fins de busca e salvamento, de acordo com as disposições do capítulo 6 do anexo da Convenção, solicita que a Organização assegure que todos os sistemas de comunicados estabelecidos para outros fins, que não de busca e salvamento, sejam tanto quanto possível compatíveis no que respeita ao formato e procedimentos dos comunicados, com os que forem desenvolvidos para fins de busca e salvamento.

ANEXO

Formato de comunicado e procedimento dos navios

Formato (veja nota 1)

Identificar da mensagem	Shiprep (designação da área ou sistema)
Tipo de comunicado	A - um grupo de 2 letras: «SP» (derrota prevista); «PR» (comunicado de posição); «FR» (comunicado final).
Navio	B- Nome ou indicativo da chamada ou identidade da estação do navio.
Data/hora (TMG)	C-Um grupo de 6 algarismos indicando o dia do mês (os 2 primeiros algarismos), horas e minutos (os 4 últimos algarismos).
Posição	D - Porto de partida (SP) ou porto de chegada (FR). E - Um grupo de 4 algarismos indicando a latitude expressa em graus e minutos com o sufixo «N» ou «S» e um grupo de 5 algarismos indicando a longitude expressa em graus e minutos com o sufixo «E» ou «W».
Rumo verdadeiro	F - um grupo de 3 algarismos.
Velocidade, em nós	G - Um grupo de 2 algarismos.
Informação sobre a derrota	H - Derrota prevista (veja nota 2):
Previsão de chegada (ETA)	I - Grupo data/hora expressa por um grupo de 6 algarismos, como em C acima, seguido pelo local de destino.

Estação costeira escutada J - Nome da estação.

Próximo comunicado K - Grupo data/hora expressa por um grupo de 6 algarismo, como em C acima.

Diversos L - Qualquer outra informação.

Procedimento

Os comunicados devem ser enviados como se segue:

Derrota prevista À partida de um porto ou imediatamente a seguir ou quando um navio entra numa área coberta por um sistema (ver nota 3).

Comunicado de posição Quando a posição de um navio diferir mais de 25 milhas da posição previsível a partir dos comunicados anteriores, depois de uma alteração de rumo, quando for exigido ou decidido pelo comandante.

Comunicado final Pouco antes da chegada ao destino ou ao sair da área coberta por um sistema (ver nota 3).

Nota 1 - As secções do formato de comunicados de navios que não forem aplicáveis devem ser omitidas no comunicado. ver os exemplos que se seguem:

Exemplos de mensagem utilizando este formato.

derrota prevista	Comunicado de posição.	Comunicado final.
Shiprep:	Shiprep:	Shiprep*
A - Sp	A - PR.	A - FR
B - Nonsuch/MBCH.	B - Nonsuch/MBCH.	B - Nonsuch/MBCH.
C - 021030	C - 041200.	C - 110500.
D - New Yorq.	D - 4604N	D - London.
F - 060.	05123W.	
G - 16.	F - 089.	
H - GC.	G - 15	
i - 102145 London.	I - Portishead.	
K - 041200.		
J - Portishead.		
K - 061200.		

Nota 2 - Num sistema de comunicados a derrota prevista pode ser comunicada por:

- Latidade e Longitude de cada ponto de mudança de rumo, expressa como em E, acima, juntamente com o tipo de derrota prevista entre esses pontos, por exemplo RL, (loxodromia). GC (loxodromia). GC (ortodromia) ou costeira; ou
- No caso de navegação costeira a data e a hora prevista da passagem em pontos significativos ao largo da costa, expressa por um grupo de 6 algarismos como em C acima.

Nota: A derrota prevista e o comunicado final devem ser transmitidos rapidamente utilizando outro sistema que não radiocomunicações, se tal for possível utkik

RESOLUÇÃO 4

Manuais de busca e salvamento

A Conferência,

Tendo em atenção que a Organização Marítima Internacional elaborou um manual de busca e salvamento para Navios Mercantes (MERSAR), e um manual, de busca e salvamento da IMO, (IMOSAR);

Reconhecendo que o manual de busca e salvamento para Navios Mercantes fornece orientação valiosa para os marítimos em situações de emergência no mar;

Reconhecendo ainda que o manual de busca e salvamento da IMO contém a orientação para os Governos que desejem estabelecer ou desenvolver as suas organizações de busca e salvamento e para o pessoal que possa estar envolvido na prestação de serviços de busca e salvamento:

Sendo de opinião que os manuais constituem um valioso suplemento à Convenção Internacional busca e salvamento marítimo, 1979, e seu anexo, e contribuirão significativamente para os objectivos da Convenção.

Resolve:

- a) Instar os Estados a que usem a orientação contida nos manuais e que deles dêem conhecimento a todos os interessados; e
- b) Aprovar acções já tomadas pela Organização Marítima Internacional no sentido de emendar e manter actualizados os referidos manuais.

RESOLUÇÃO 5

Frequências para a busca e salvamento

A Conferência,

Notando que a Conferência Mundial Administrativa de Radiocomunicações, 1979, decidirá quanto a medidas que poderão ter um efeito, muito amplo no espectro de radiofrequência;

Tendo em conta as radiofrequências usadas no actual sistema de socorro marítimo não são as adequadas para medir em perigo a distâncias da costa superiores acerca de 150 milhas;

Reconhecendo que todas as radiocomunicações marítimas, quer fazendo uso de frequências de socorro ou de correspondência pública, podem ter implicações nos aspectos de socorro e segurança.

Solicita com empenho à Conferência Mundial Administrativa de Radiocomunicações, 1979:

- a) Que atribua uma frequência em cada uma das faixas dos 4, 6, 8, 12 e 16 MHz do serviço móvel marítimo que utiliza a classe de emissão A3J, reservada em exclusivo para fins de socorro e segurança em todas as regiões da UIT, incluindo as faixas de protecção de cada lado dessas frequências;

a utilização da chamada selectiva numérica deverá ser permitida nessas frequências; e

- b) Que reconheça que todas as telecomunicações de e para os navios no mar podem conter elementos de importância para a busca e salvamento e que apoie as propostas para a atribuição de frequências adequadas ao serviço móvel marítimo.

RESOLUÇÃO 6

Desenvolvimento de um sistema mundial de socorro e segurança marítima

A Conferência,

Tendo concluído a Convenção Internacional sobre busca e salvamento, 1979, que estabelece um plano internacional o para a coordenação das operações de busca e salvamento;

Reconhecendo que a existência de uma rede eficaz de comunicação para socorro e segurança é importante que o eficiente funcionamento do plano de busca e salvamento;

Consciente que a Organização Internacional mantém sob contínua revisão o sistema marítimo de socorro e segurança e adoptou resoluções relativas aos aspectos e comunicações de sistemas;

Considerando que um sistema mundial de socorro e segurança deve fornecer, entre outras coisas, os elementos de radiocomunicações indispensáveis ao plano internacional de de busca e salvamentos.

Convida a Organização Marítima Internacional a desenvolver, um plano mundial de socorro e segurança marítima que inclua disposições relativas a telecomunicações para o eficiente funcionamento do plano de busca e salvamento prescrito no anexo à Convenção Internacional sobre busca e salvamento marítimo, 1979.

RESOLUÇÃO 7

Harmonização dos serviços de busca e salvamento com os serviços meteorológicos marítimos

A Conferência,

Tendo em conta a importância das informações meteorológicas e oceanográficas para as operações de e salvamento:

Considerando que é desejável que a informação meteorológica cubra as mesmas áreas que as regiões de e salvamento;

Considerando ainda que os comunicados meteorológicos de rotina transmitidos pelos navios normalmente a sua posição;

Sendo de opinião que a prática de os navios transmitirem comunicados meteorológicos e comunicados de posição, através da mesma estação costeira, facilitaria transmissão desses comunicados e encorajaria a participação dos navios em ambos os sistemas,

Convinda a Organização Marítima Internacional:

- a) Trabalhar em estreita colaboração com a Organização Meteorológica Mundial a fim de explorar a praticabilidade da harmonização das áreas marítimas de previsão meteorológica com as regiões de busca e salvamento;

- b) A solicitar à Organização Meteorológica Mundial que tome as medidas necessárias para garantir que a informação meteorológica e oceanográfica actualizada seja imediatamente acessível aos serviços de busca e salvamento para a totalidade das regiões que servem;
- c) A investigar viabilidade de serem utilizadas as mesmas estações costeiras para a recepção dos comunicados meteorológicos e dos comunicados de posição.

RESOLUÇÃO 8

Promoção da cooperação técnica

A Conferência

Reconhecendo que a busca e salvamento para ser rápida e eficaz exige uma ampla cooperação internacional e importantes recursos técnicos e científicos;

Reconhecendo ainda que as partes da Convenção Internacional sobre busca e salvamento marítimo, 1979, serão solicitadas a tomar providências para alcançar os objectivos dessa Convenção e a assumir responsabilidade total por essas providências;

Estando convicta de que a promoção da cooperação técnica a nível intergovernamental acelerará a aplicação da Convenção pelos Estados que ainda possuem os necessários recursos técnicos e científicos, insta os Estados a que promovam em consulta e com o auxílio da Organização Marítima Internacional o apoio aos Estados que solicitaram assistência técnica para:

- a) O treino do pessoal necessário à busca e salvamento;
- b) O fornecimento de equipamento e meios necessários para a busca e salvamento;

Insta ainda os Estados a que apliquem as medidas acima mencionadas sem esperar pela entrada em vigor da Convenção.