



República Federativa do Brasil DO CONGRESSO NACIONAL

SEÇÃO II

ANO XLVIII — Nº 139

QUINTA-FEIRA, 26 DE AGOSTO DE 1993

BRASÍLIA — DF

SENADO FEDERAL

SUMÁRIO

1 — ATA DA 170ª SESSÃO, EM 25 DE AGOSTO DE 1993

1.1 — ABERTURA

1.2 — EXPEDIENTE

1.2.1 — Ofício do Sr. 1º Secretário da Câmara dos Deputados

Encaminhando à revisão do Senado autógrafos dos seguintes projetos:

— Projeto de Lei da Câmara nº 150/93 (nº 1.052/83, na Casa de origem), que “dispõe sobre fornecimento de leite pelos empregadores aos empregados”.

— Projeto de Lei da Câmara nº 151/93 (nº 924/88, na Casa de origem), que “revoga o art. 318 da Consolidação das Leis do Trabalho”.

— Projeto de Lei da Câmara nº 152/93 (nº 2.250/91, na Casa de origem), que “dispõe sobre a alienação de imóveis de propriedade da União, sob a jurisdição do Ministério da Marinha”.

— Projeto de Decreto Legislativo nº 27/93 (nº 165/92, na Câmara dos Deputados), que “aprova o texto do Acordo de Cooperação Judiciária em Matéria Civil, Comercial, Trabalhista e Administrativa, celebrado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Argentina, em Brasília, em 20 de agosto de 1991”.

— Projeto de Decreto Legislativo nº 28/93 (nº 167/92, na Câmara dos Deputados), que “aprova o texto do Acordo de Cooperação para a Redução da Demanda, Prevenção do Uso Indevido e Combate à Produção e ao Tráfico Ilícitos de Entorpecentes e Substâncias Psicotrópicas e seus Precursores e Produtos Químicos Imediatos, celebrado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Oriental do Uruguai, em Brasília, em 16 de setembro de 1991”.

— Projeto de Decreto Legislativo nº 29/93 (nº 216/92, na Câmara dos Deputados), que “aprova os textos da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios de 1973, de seu Protocolo de 1978, de suas Emendas de 1984 e de seus Anexos Opcionais III, IV e V”.

— Projeto de Decreto Legislativo nº 30/93 (nº 218/92, na Câmara dos Deputados), que “aprova o texto da Con-

venção Interamericana sobre Conflitos de Leis em Matéria de Letras de Câmbio, Notas Promissórias e Faturas, concluída na Cidade do Panamá, em 30 de janeiro de 1975, durante a I Conferência Especializada Interamericana de Direito Internacional Privado”.

— Projeto de Decreto Legislativo nº 31/93 (nº 238/93, na Câmara dos Deputados), que aprova os textos da Convenção interamericana sobre Cartas Rogatórias, celebrada no Panamá, em 30 de janeiro de 1975, na I Conferência Especializada Interamericana sobre Direito Internacional Privado, e do seu Protocolo Adicional, celebrado em Montevideu, em 8 de maio de 1979”.

— Projeto de Decreto Legislativo nº 32/93 (nº 257/93, na Câmara dos Deputados), que “aprova o texto da Convenção Interamericana sobre Prova e Informação acerca do Direito Estrangeiro, celebrada em Montevideu, em 8 de maio de 1979, na II Conferência Especializada Interamericana sobre o Direito Internacional Privado (CIDIP — II)”.

1.2.2 — Pareceres

Referentes às seguintes matérias:

— Projeto de Lei do Senado nº 318/93, na Casa de origem, que “dispõe sobre o contrato de franquia empresarial (*franchising*) e dá outras providências”.

— Mensagem nº 157/93 (nº 178/93, na origem), do Senhor Presidente da República que “submete à apreciação do Senado Federal, a *Agreed Minute* relativa à dívida da República da Zâmbia, no âmbito do Clube de Paris, assim como o pedido de autorização para a União firmar contrato bilateral de reescalonamento com o governo zambiano ou com suas agências governamentais”.

— Projeto de Lei do Senado nº 5/93, que “dispõe sobre a doação, a estabelecimentos públicos de ensino, de mercadorias apreendidas por contrabando ou descaminho”.

— Projeto de Lei da Câmara nº 102/93, que “altera dispositivos dos Decretos-Leis nº 1001 e 1002, de 21 de outubro de 1969, Código Penal Militar e de Processo Penal Militar, respectivamente”.

— Projeto de Lei da Câmara nº 149/93, que “cria a Secretaria Nacional de Entorpecentes e dá outras providências”.

EXPEDIENTE**CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL****MANOEL VILELA DE MAGALHÃES**

Diretor-Geral do Senado Federal

AGACIEL DA SILVA MALA

Diretor Executivo

CARLOS HOMERO VIEIRA NINA

Diretor Administrativo

LUIZ CARLOS BASTOS

Diretor (Industria)

FLORIAN AUGUSTO COUTINHO MADRUGA

Diretor Adjunto

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

Impresso sob responsabilidade da Mesa do Senado Federal

ASSINATURAS

Semental Cr\$ 70.000,00

Tiragem 1.200 exemplares

1.2.3 — Comunicação da Presidência

— Prazo para apresentação de emendas aos Projetos de Decreto Legislativo nº 27 a 32/93, lidos anteriormente.

1.2.4 — Questão de ordem

Suscitada pelo Sr. José Paulo Bisol, contradita pelo Sr. Elcio Álvares, respondida pela Presidência, e sua remessa à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, concernente ao encerramento da sessão do Congresso Nacional sem a proclamação do resultado da votação dos vetos constantes da Ordem do Dia.

1.2.5 — Ofício

Nº 44/93, do Presidente da Comissão de Assuntos Econômicos comunicando a aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 5/93, que "dispõe sobre a doação a Estabelecimentos Públicos de Ensino de mercadorias apreendidas por contrabando ou descaminho".

1.2.6 — Comunicação da Presidência

Abertura de prazo para interposição de recursos, por um décimo da composição da Casa, para o Projeto de Lei do Senado nº 5/93 seja apreciado pelo Plenário.

1.2.7 — Leitura de projeto

Projeto de Lei do Senado nº 108/93, de autoria do Senador Eduardo Suplicy, que modifica o parágrafo 1º do art. 74 do Código de Processo Penal para incluir na competência do Tribunal do Júri o julgamento de crimes contra a Administração Pública, o Sistema Financeiro Nacional, a Seguridade Social e a Ordem Tributária.

1.2.8 — Requerimentos

Nº 790/93, de autoria do Senador Alfredo Campos, solicitando que seja considerada como licença a sua ausência das sessões dos dias 2 e 12 de julho e 9, 13 e 20 de agosto do corrente ano. **Aprovado.**

Nº 791/93, de autoria do Senador Alfredo Campos, solicitando que seja considerada como licença autorizada, o dia 23 de agosto do corrente. **Aprovado.**

1.2.9 — Ofício

Nº 184/93, da Liderança do PMDB, referente a indicação de Senadores que passarão a integrar a Comissão de Fiscalização e Controle.

1.2.10 — Requerimento

Nº 792/93, de urgência para o Ofício S/83 de 1993, que autoriza a Prefeitura Municipal de Içara a contratar

operação de crédito junto ao Banco de Desenvolvimento do Estado de Santa Catarina S.A. — BADESC, no valor de Cr\$7.536.300,00, equivalente a US\$ 300.000,00, em 31-3-93, utilizando recurso do BIRD/PROURB.

1.2.11 — Comunicações da Presidência

Prazo para apresentação de emendas ao Projeto de Resolução nº 70/93 e ao Projeto de Lei da Câmara nº 102/93.

1.2.12 — Discurso do Expediente

SENADOR LOURIVAL BAPTISTA — Situação dramática dos produtores rurais do Rio Grande do Sul, em face dos altos juros cobrados pelo sistema financeiro.

1.3 — ORDEM DO DIA

— Projeto de Lei da Câmara nº 156/92 (nº 1.670/89, na Casa de origem), que dispõe sobre Partidos Políticos, regulamenta os arts. 17 e 14, § 3º, inciso V, da Constituição Federal. **Retirado da pauta**, nos termos do art. 175 do Regimento Interno.

— Proposta de Emenda à Constituição nº 23/91 (nº 45/91, na Câmara dos Deputados), que dá nova redação ao art. 16 da Constituição Federal. **Votação adiada** por falta quorum.

1.3.1 — Comunicação da Presidência

Prejudicialidade do Requerimento nº 792/93, lido no Expediente da presente sessão.

1.3.2 — Discursos após a Ordem do Dia

SENADOR JÚLIO CAMPOS — Aspectos gerais relacionados ao comércio exterior, principalmente no que diz respeito à atual política governamental de redução da taxa do imposto de importação.

SENADOR JOÃO CALMON — Relato da visita de S. Exª à Universidade de Ijuí-RS.

SENADOR ALFREDO CAMPOS — Palestra proferida por S. Exª para os alunos do Curso de Política, Estratégia e Alta Administração do Exército, a respeito da revisão constitucional.

1.3.3 — Designação da Ordem do Dia da próxima sessão

1.4 — ENCERRAMENTO

2 — RETIFICAÇÕES

Ata da 134ª Sessão, realizada em 6-7-93.
Ata da 146ª Sessão, realizada em 12-7-93.

3 — ATOS DO PRESIDENTE

Nº 31 a 435, de 1993.

4 — MESA DIRETORA**5 — LÍDERES E VICE-LÍDERES DE PARTIDOS****6 — COMPOSIÇÃO DAS COMISSÕES PERMANENTES.****SUMÁRIO DA ATA DA 146ª SESSÃO,
REALIZADA EM 12 DE JULHO DE 1993****RETIFICAÇÃO**

Na publicação do Sumário, feita no DCN, Seção II, de 13 de julho de 1993, na página nº 6811, 1ª coluna, no item 1.2.2 — **Aviso do Ministro-Chefe da Casa Civil da Presidência da República**,

Onde se lê:

— Nº 1.038/93, de 6 do corrente,...

Leia-se:

— Nº 1.308/93, de 6 do corrente,...

Ata da 170ª Sessão, em 25 de agosto de 1993**3ª Sessão Legislativa Ordinária, da 49ª Legislatura****— EXTRAORDINÁRIA —**

Presidência dos Srs. Humberto Lucena e Chagas Rodrigues

**ÀS 19 HORAS E 29 MINUTOS, ACHAM-SE PRESENTES OS
SRS. SENADORES:**

Afonso Camargo — Albano Franco — Alfredo Campos — Almir Gabriel — Aluizio Bezerra — Álvaro Pacheco — Amir Lando — Aureo Mello — Bello Parga — Beni Veras — Carlos Antonio De'Carli — Carlos Patrocínio — César Dias — Chagas Rodrigues — Cid Saboia de Carvalho — Darcy Ribeiro — Dario Pereira — Dirceu Carneiro — Divaldo Suruagy — Eduardo Suplicy — Elcio Alvares — Epitácio Cafeteira — Esperidião Amin — Eva Blay — Flaviano Melo — Francisco Rollemberg — Garibaldi Alves Filho — Gerson Camata — Gilberto Miranda — Guilherme Palmeira — Henrique Almeida — Humberto Lucena — Hydekkel Freitas — Iram Saraiva — Irupuan Costa Júnior — Jarbas Passarinho — João França — João Rocha — Jonas Pinheiro — Josaphat Marinho — José Fogaca — José Paulo Bisol — José Richa — Júlio Campos — Júnia Marise — Jutahy Magalhães — Lavoisier Maia — Levy Dias — Louremberg Nunes Rocha — Lourival Baptista — Lucídio Portella — Luiz Alberto Oliveira — Magno Bacelar — Mansueto de Lacerda — Marco Maciel — Mário Covas — Marluce Pinto — Mauro Benevides — Meira Filho — Moisés Abrão — Nabor Júnior — Nelson Carneiro — Nelson Wedekin — Odacir Soares — Onofre Quinan — Pedro Simon — Pedro Teixeira — Rachid Saldanha Derzi — Raimundo Lira — Ronaldo Aragão — Ronan Tito — Ruy Bacelar — Valmir Campelo — Wilson Martins.

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) — A lista de presença acusa o comparecimento de 74 Srs. Senadores.

Havendo número regimental, declaro aberta a sessão.
Sob a proteção de Deus, iniciamos nossos trabalhos.

O Sr. 1º Secretário procederá à leitura do Expediente.

É lido o seguinte

EXPEDIENTE**OFÍCIOS**

**DO 1º SECRETÁRIO DA CÂMARA DOS DEPUTADOS
ENCAMINHANDO À REVISÃO DO SENADO
AUTÓGRAFOS DOS SEGUINTE PROJETO:**

**PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 150, DE 1993
(Nº 1.052/83, na Casa de Origem)**

Dispõe sobre fornecimento de leite pelos empregadores aos empregados.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º As pessoas jurídicas que participam dos Programas de Alimentação do Trabalhador de que trata a Lei nº 6.321, de 14 de abril de 1976, deverão complementá-los com o fornecimento diário de um litro de leite para cada trabalhador, admitido o consumo em família.

§ 1º Somente farão jus ao disposto no caput deste artigo os trabalhadores que percebam até 5 (cinco) salários mínimos, ou que tenham mais de 4 (quatro) filhos e percebam remuneração inferior a 8 (oito) salários mínimos.

§ 2º A complementação de que trata este artigo não está sujeita a qualquer limitação para efeito de fruição do incentivo previsto na Lei nº 6.321, de 14 de abril de 1976.

Art. 2º Nos Programas de Alimentação do Trabalhador, previamente aprovados pelo Ministério do Trabalho e da Administração e em sua complementação prevista nesta lei, a parcela paga **in natura** pela empresa não tem natureza salarial, não se constitui base de incidência de contribuição previdenciária ou do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço e nem se configura como rendimento tributável do trabalhador.

Art. 3º As empresas e os empregadores poderão realizar convênios para que o sindicato dos trabalhadores faça a distribuição do leite.

Art. 4º As Secretarias Municipais de Agricultura ou os Sindicatos de Trabalhadores Rurais poderão providenciar para que os produtores de leite da região forneçam o produto diretamente às empresas ou sindicatos, sendo-lhes garantida preferência no fornecimento.

Art. 5º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 6º Revogam-se as disposições em contrário.

(À Comissão de Assuntos Sociais)

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 151, DE 1993
(Nº 924/88, na Casa de Origem)

Revoga o art. 318 da Consolidação das Leis do Trabalho.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica revogado o art. 318 da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

LEGISLAÇÃO CITADA

DECRETO-LEI Nº 5.452, DE 1º DE MAIO DE 1943

Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho.

TÍTULO III

Das Normas Especiais de Tutela do Trabalho

CAPÍTULO I

**Das Disposições Especiais Sobre
Duração e Condições de Trabalho**

SEÇÃO XII

Dos Professores

Art. 318. Num mesmo estabelecimento de ensino não poderá o professor dar, por dia, mais de 4 (quatro) aulas consecutivas, nem mais de 6 (seis) intercaladas.

(À Comissão de Assuntos Sociais)

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 152, DE 1993
(nº 2.250/91, na Casa de Origem)

(De iniciativa do Presidente da República)

Dispõe sobre a alienação de imóveis de propriedade da União, sob a jurisdição do Ministério da Marinha.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica o Ministério da Marinha autorizado a alienar à Caixa de Construções de Casas para o Pessoal do Ministério da Marinha — CCCPMM, a título oneroso ou gratuito, bens imóveis da União, sob sua jurisdição, cuja utilização ou exploração não atenda mais às necessidades residenciais.

§ 1º Quando se tratar de venda, os bens imóveis a que se refere o caput deste artigo poderão ser oferecidos, antes de qualquer procedimento licitatório, a aquisição pela Caixa de Construções de Casas para o Pessoal do Ministério da Marinha, que poderá adquiri-los com a dispensa de licitação, inclusive com recursos orçamentários.

§ 2º Os imóveis alienados pela União à Caixa de Construções de Casas para o Pessoal do Ministério da Marinha somente serão utilizados em projetos habitacionais regularmente aprovados, vedado o desvio de finalidade, sob pena de reversão.

§ 3º As alienações de bens imóveis feitas na conformidade desta lei serão obrigatoriamente comunicadas ao órgão próprio responsável pelo patrimônio da União.

§ 4º Fica a Caixa de Construções de Casas para o Pessoal do Ministério da Marinha dispensada do pagamento de emolumentos devidos aos Cartórios de Registros de Imóveis, quando da transcrição das transferências dos bens, alienados em conformidade com o caput deste artigo.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

MENSAGEM Nº 643

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do art. 61 da Constituição Federal, tenho a honra de submeter à elevada deliberação de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado da Marinha, o anexo projeto de lei que “Dispõe sobre a alienação de imóveis de propriedade da União, sob a jurisdição do Ministério da Marinha”.

Brasília, 14 de novembro de 1991. — F. Collor.

GC/LA/41

F-0003/90

Nº 0046

Brasília, DF.

Em 11 de outubro de 1991 —

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

Tenho a honra de dirigir-me a Vossa Excelência para tratar de assunto relativo ao problema habitacional, que aflige a sociedade brasileira e, portanto, a família naval, parcela da nossa sociedade, ligada a este Ministério.

Como é do conhecimento de Vossa Excelência, o problema em questão tem se agravado nos últimos anos, devido, principalmente, aos altos custos dos imóveis e à perda do poder aquisitivo do nosso pessoal.

No âmbito deste Ministério, a demanda por moradia própria vem se acentuando drasticamente, sobretudo na área do Rio de Janeiro, onde há a maior concentração da coletividade naval, em razão das atuais dificuldades para a aquisição e, até mesmo, para a locação de imóveis, tanto devido à insuficiência da oferta como em virtude dos elevados preços de mercado à vista dos níveis salariais vigentes.

O Ministério da Marinha, já de há muito tempo preocupado com o problema, vem procurando enfrentá-lo através da Caixa de Construções de Casas para o Pessoal do Ministério da Marinha (CCCPMM), Autarquia Federal vinculada a este Ministério, criada pela Lei nº 188 de 15 de janeiro de 1936, que tem por propósito proporcionar a aquisição de moradia própria ao pessoal da Marinha do Brasil.

Aquela Autarquia vem estudando o assunto à procura de um modo de tornar viáveis empreendimentos que ofereçam condições habitacionais aceitáveis, dentro do limite do poder aquisitivo do nosso pessoal. Neste sentido, têm sido elaborados projetos que buscam a racionalização e a simplificação das construções. Os esforços, entretanto, não foram, até agora, bem sucedidos, uma vez que os elevados valores envolvidos — terreno, construção e taxas de financiamento — tornam os preços dos imóveis inacessíveis ao pessoal naval.

Assim, para proporcionar ao pessoal da Marinha do Brasil condições de moradia própria, só existem duas opções: aumen-

tar o poder aquisitivo do pessoal ou reduzir o custo dos imóveis.

Explorando a segunda opção e considerando que parcela ponderável dos custos envolvidos refere-se às cotas de terreno, foi aventada a possibilidade da alienação em condições favoráveis, à Caixa de Construções de Casas para o Pessoal do Ministério da Marinha, a título oneroso ou gratuito, de bens imóveis da União, sob jurisdição deste Ministério, cuja utilização ou exploração não atenda mais necessidades da Marinha.

O procedimento em questão encontra precedente nas Leis nº 6.987, de 13 abril de 1982 — Dispõe sobre a alienação de imóveis de propriedade da União e das entidades da Administração Federal Indireta, e dá outras providências — e nº 7.059, de 6 de setembro de 1982 — Altera o Art. 30 da Lei nº 6.855 de 18 de novembro de 1980, que cria a Fundação Habitacional do Exército e dá outras providências —, que concedem benefícios semelhantes, a primeira relativa a terrenos de propriedade da União em favor do extinto Banco Nacional de Habitação e a segunda relativa a bens imóveis da União sob a jurisdição do Ministério do Exército, em favor da Fundação Habitacional do Exército.

Assim, submeto à elevada consideração de Vossa Excelência o anteprojeto de lei em anexo, que estende benefício similar à Caixa de Construções de Casas para o Pessoal do Ministério da Marinha, permitindo uma substancial redução no custo dos empreendimentos imobiliários conduzidos por aquela Autarquia e, conseqüentemente, tornando menos difícil a obtenção de casa própria por uma parcela considerável do pessoal deste Ministério.

Respeitosamente, — Mario Cesar Flores — Ministro da Marinha

(À Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania.)

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 27, DE 1993
(Nº 165/92, na Câmara dos Deputados)

Aprova o texto do Acordo de Cooperação Judiciária em Matéria Civil, Comercial, Trabalhista e Administrativa, celebrado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Argentina, em Brasília, em 20 de agosto de 1991.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo de Cooperação Judiciária em Matéria Civil, Comercial Trabalhista e Administrativa, celebrado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Argentina, em Brasília, em 20 de agosto de 1991.

Parágrafo único. Ficam sujeitos à apreciação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em revisão do referido Acordo, bem como quaisquer ajustes complementares que, nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

Art. 2º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

MENSAGEM Nº 539, DE 1991

(Do Poder Executivo)

EXCELENTÍSSIMOS SENHORES MEMBROS DO CONGRESSO NACIONAL

De conformidade com o disposto no Artigo 49, Inciso I, da Constituição Federal, tenho a honra de submeter à elevada consideração de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado das Relações

Exteriores, o texto do Acordo de Cooperação Judiciária em Matéria Civil, Comercial, Trabalhista e Administrativa, celebrado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Argentina, em Brasília, em 20 de agosto de 1991.

Brasília, 08 de outubro de 1991.

f. Collor

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS OJ/DAI/DAM-1/474/LOO-E02DE
OUTUBRO DE 1991 DO SENHOR MINISTRO DE ESTADO DAS RELAÇÕES EXTERIORES

A Sua Excelência o Senhor
Doutor Fernando Collor,
Presidente da República.

Senhor Presidente.

Tenho a honra de submeter à alta consideração de Vossa Excelência o anexo texto do Acordo de Cooperação Judiciária em Matéria Civil, Comercial, Trabalhista e Administrativa celebrado em Brasília, em 20 de agosto de 1991, entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Argentina por ocasião da visita do Presidente Carlos Saul Menem ao nosso País.

1. O presente Acordo aperfeiçoa e aprimora a cooperação judiciária entre os dois países, constituindo valiosa contribuição para o desempenho da Justiça nos campos mencionados no seu título. A exemplo dos modernos instrumentos no gênero, o Acordo tornará mais flexível e ágil a comunicação dos atos judiciais e extrajudiciais, a transmissão e a execução de Cartas Rogatórias, o intercâmbio de informações no âmbito dos processos relativos à guarda e proteção de menores, ao reconhecimento e execução de sentenças judiciais e arbitrais *inter alia*.

2. Em vista do grande interesse argentino-brasileiro na atualização de suas relações no campo da cooperação judiciária, permite-me submeter a Vossa Excelência o anexo projeto de Mensagem ao Congresso Nacional, juntamente com cópia autêntica do Acordo, em português, a fim de que o referido ato internacional seja encaminhado à apreciação do Poder Legislativo.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência, Senhor Presidente, a garantia do meu mais profundo respeito.

ACORDO DE COOPERAÇÃO JUDICIÁRIA EM MATÉRIA CIVIL, COMERCIAL, TRABALHISTA E ADMINISTRATIVA ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA ARGENTINA

O Governo da República Federativa do Brasil

e

O Governo da República Argentina,

Desejosos de promover a cooperação judiciária entre a República Federativa do Brasil e a República Argentina em matéria civil, comercial, trabalhista e administrativa e, deste modo, contribuir para o desenvolvimento de suas relações com base nos princípios de respeito à soberania nacional e à igualdade de direitos e interesses recíprocos,

Acordam o seguinte:

CAPÍTULO I

Cooperação e Assistência Judiciária

ARTIGO 1

Os Estados Contratantes comprometem-se a prestar assistência mútua e ampla cooperação judiciária em matéria civil, comercial,

trabalhista e administrativa. A assistência judiciária se estenderá aos procedimentos administrativos para os quais seja admitido direito de recurso perante os tribunais.

CAPÍTULO II

Autoridades Centrais

ARTIGO 2

O Ministério das Relações Exteriores de cada Estado Contratante é designado como Autoridade Central encarregada de receber e fazer instruir os pedidos de assistência judiciária em matéria civil, comercial, trabalhista e administrativa. Para tal efeito, as Autoridades Centrais se comunicarão diretamente entre si, de modo a permitir a intervenção das autoridades competentes quando for necessário.

CAPÍTULO III

Notificação dos Atos Extrajudiciais

ARTIGO 3

1. Os atos extrajudiciais em matéria civil, comercial, trabalhista e administrativa, relativos a pessoas que se encontrem no território de um dos Estados, poderão ser enviados por intermédio da Autoridade Central do Estado requerente à Autoridade Central do Estado requerido.

2. Os recibos e os certificados correspondentes serão enviados seguindo o mesmo procedimento.

ARTIGO 4

As disposições anteriores se aplicarão sem prejuízo de:

- a) a possibilidade de enviar os documentos diretamente pelo correio aos interessados que se encontrem no outro Estado;
- b) a possibilidade de os interessados fazerem a notificação diretamente por meio de funcionários públicos ou funcionários competentes do país de destino;
- c) a possibilidade que tem cada Estado de enviar notificação às pessoas que se encontram no outro Estado por intermédio de suas Missões diplomáticas ou Repartições consulares.

ARTIGO 5

Os atos, cuja notificação for solicitada, deverão ser redigidos no idioma do Estado requerido ou acompanhados de tradução a esse idioma.

ARTIGO 6

A entrega deverá ser feita mediante recibo que servirá de comprovante. Desse comprovante constarão a forma, o lugar e a data da entrega, o nome da pessoa a quem foi entregue o documento, bem como, se for o caso, a recusa do destinatário em recebê-lo ou o fato que impediu a entrega.

ARTIGO 7

1. As notificações extrajudiciais efetuadas pela Autoridade Central, Diplomática ou Consular não poderão dar lugar ao reembolso dos gastos realizados pelo Estado requerido em sua tramitação.

2. O Estado requerido terá, todavia, o direito de exigir do Estado requerente o reembolso das despesas efetuadas com a aplicação de uma forma especial.

CAPÍTULO IV

Cartas Rogatórias

ARTIGO 8

Cada Estado deverá enviar às autoridades judiciárias do outro Estado, de acordo com as formalidades previstas no Artigo 2, as cartas rogatórias em matéria civil, comercial, trabalhista e administrativa.

ARTIGO 9

1. A execução de uma carta rogatória só poderá ser negada quando não se enquadrar nas faculdades conferidas à autoridade judiciária do Estado requerido ou quando, por sua natureza, atentar contra o princípio da ordem pública.

2. A referida execução não implica no reconhecimento da jurisdição internacional do juiz da qual emana.

ARTIGO 10

As cartas rogatórias e os documentos que as acompanham deverão ser redigidos no idioma da autoridade requerida ou acompanhada de tradução a esse idioma.

ARTIGO 11

1. A autoridade requerida deverá informar o lugar e a data e que a medida solicitada será efetuada, a fim de permitir que as autoridades, as Partes interessadas e seus respectivos representantes possam estar presentes.

2. Essa comunicação será feita por intermédio das Autoridades Centrais dos Estados Contratantes.

ARTIGO 12

1. A autoridade judiciária encarregada do cumprimento de uma carta rogatória aplicará sua lei interna no que se refere às formalidades.

2. No entanto, poderá ser atendida uma solicitação da autoridade requerente tendente a aplicar um procedimento especial, desde que este não seja incompatível com a ordem pública do Estado requerido.

3. A carta rogatória deverá ser cumprida sem demora.

ARTIGO 13

Ao cumprir a rogatória, a autoridade requerida aplicará os meios coercitivos necessários, previstos em sua legislação interna, nos casos e na medida em que estiver obrigada a fazê-lo para cumprir uma carta rogatória de seu próprio Estado ou um pedido apresentado para esse efeito por uma Parte interessada.

ARTIGO 14

1. Os documentos em que constem o cumprimento da rogatória serão comunicados por meio das Autoridades Centrais.

Quando a rogatória não for cumprida no todo ou em parte, esse, assim como as suas razões, deverão ser comunicados imediatamente à autoridade requerente, utilizando o meio indicado no parágrafo anterior.

ARTIGO 15

A execução da carta rogatória não poderá dar lugar ao reembolso de qualquer tipo de gasto.

O Estado requerido, no entanto, terá direito de exigir do requerente o reembolso dos honorários pagos a peritos e interpretes, assim como o reembolso dos gastos resultantes da aplicação da formalidade especial solicitada pelo Estado requerente.

ARTIGO 16

Quando os dados relativos ao domicílio do destinatário do ato pessoal citada para prestar declaração estiverem incompletos ou incorretos, a autoridade requerida deverá esgotar todos os dados elementares que permitam a identificação e a busca da referida pessoa.

C A P Í T U L O V

Reconhecimento e Execução de Sentenças Judiciais e Laudos Arbitrais

ARTIGO 17

As disposições do presente capítulo serão aplicadas ao reconhecimento e execução das sentenças judiciais e laudos arbitrais proferidos nas jurisdições dos dois Estados, em matéria civil, comercial, trabalhista e administrativa.

As mesmas disposições serão igualmente aplicadas às sentenças proferidas em matéria de reparação de danos e de restituição de bens, pronunciadas por jurisdição penal.

ARTIGO 18

As sentenças judiciais e os laudos arbitrais a que se refere o artigo anterior terão validade extraterritorial nos Estados Contratantes se atenderem às seguintes condições:

- a) que estejam revestidos das formalidades externas necessárias para serem considerados autênticos no Estado de onde procedem;
- b) que estejam, juntamente com os seus anexos, devidamente traduzidos para o idioma oficial do Estado no qual se solicita seu reconhecimento e execução;
- c) que emanem de um órgão jurisdicional ou arbitral competente de acordo com as normas do Estado requerido sobre jurisdição internacional;
- d) que a parte demandada contra a qual se pretende executar a decisão haja sido devidamente citada, e que se tenha garantido o exercício do direito de defesa;
- e) que a decisão tenha força de coisa julgada e/ou executoriedade no Estado em que foi proferida;

f) que não contrariem manifestamente os princípios de ordem pública do Estado em que se peça o reconhecimento e/ou a execução.

2. Os requisitos dos incisos a), c), d), e) e f) devem estar contidos em certidão da sentença judicial ou do laudo arbitral.

ARTIGO 19

A parte que, em juízo, invoque uma sentença judicial ou um laudo arbitral deverá apresentar certidão da sentença judicial ou laudo arbitral com os requisitos do artigo precedente.

ARTIGO 20

Quando se tratar de uma sentença judicial ou laudo arbitral entre as mesmas partes, baseado nos mesmos fatos e que tiver o idêntico objeto que no Estado requerido, seu reconhecimento e sua executoriedade no outro Estado dependerão de que a decisão não seja incompatível com outro pronunciamento anterior ou simultâneo no Estado requerido.

C A P Í T U L O VI

Força Probatória dos Instrumentos Públicos

ARTIGO 21

Os instrumentos públicos emanados de funcionários públicos de um dos Estados terão no outro Estado a mesma força probatória que os instrumentos equivalentes emanados de funcionários públicos desse Estado.

ARTIGO 22

Para os fins do disposto no artigo anterior, a autoridade competente do Estado, no qual é solicitada a homologação, se limitará a verificar se o instrumento público reúne os requisitos exigidos para o reconhecimento de sua validade no Estado requerido.

C A P Í T U L O VII

Disposições Gerais

ARTIGO 23

Os documentos emanados das autoridades judiciárias ou outras de um dos Estados, assim como os documentos que comprovem a validade, a data, a autenticidade da assinatura ou a conformidade com o original, tramitados pelas Autoridades Centrais, ficam dispensados de toda legalização, nota ou outra formalidade análoga, quando devam ser apresentados no território do outro Estado.

ARTIGO 24

As Autoridades Centrais dos Estados Contratantes poderão efetuar, a título de cooperação judiciária e sempre que as disposições de ordem pública o permita, troca de informações e consultas nas áreas do Direito Civil, Direito Comercial, Direito Trabalhista e Direito Administrativo, sem implicar em despesa alguma.

ARTIGO 25

As Autoridades Centrais fornecerão, sempre que solicitadas, informações sobre as leis em vigor no território de seu Estado respectivo.

ARTIGO 26

A prova das disposições legais e consuetudinárias de um dos Estados poderá ser considerada perante as jurisdições do outro Estado, mediante a prestação de informações por parte das autoridades consulares do Estado de cujo direito se trata.

ARTIGO 27

1. Os cidadãos e os residentes permanentes de um dos Estados gozarão, nas mesmas condições que os cidadãos e residentes permanentes do outro Estado, do livre acesso às jurisdições do referido Estado, para a defesa de seus direitos e interesses.

2. O parágrafo anterior se aplicará às pessoas jurídicas constituídas, autorizadas ou registradas de acordo com as leis de qualquer dos dois Estados.

ARTIGO 28

1. Nenhuma caução ou depósito, qualquer que seja sua denominação, pode ser imposto em razão da qualidade de cidadão ou residente permanente do outro Estado.

2. O parágrafo anterior se aplicará às pessoas jurídicas constituídas, autorizadas ou registradas de acordo com as leis de qualquer dos dois Estados.

ARTIGO 29

Cada Estado remeterá, por intermédio da Autoridade Central, por solicitação do outro e para fins exclusivamente públicos, os certificados das atas dos registros de estado civil, sem despesas.

ARTIGO 30

Nenhuma disposição do presente Acordo impedirá a aplicação da Convenção de Viena sobre Relações Consulares.

C A P Í T U L O VIII
Disposições finais

ARTIGO 31

O presente Acordo revoga as disposições sobre a mesma matéria contidas no Acordo sobre Execução de Cartas Rogatórias celebrado em Buenos Aires, em 14 de fevereiro de 1880 e modificado pelo Protocolo firmado no Rio de Janeiro, em 16 de setembro de 1912.

ARTIGO 32

1. As dificuldades consequentes da aplicação do presente Acordo serão solucionadas por via diplomática.

2. As Autoridades Centrais dos Estados Contratantes consultar-se-ão em datas mutuamente acordadas para que o presente Acordo resulte o mais eficaz possível.

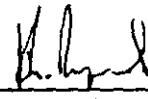
ARTIGO 33

O presente Acordo aplicar-se-á provisoriamente a partir da data de sua assinatura e entrará em vigor na data em que as Partes se notificarem mutuamente, por via diplomática, sobre o cumprimento de todos os requisitos legais respectivos.

ARTIGO 34

O presente Acordo poderá ser denunciado mediante notificação por escrito, por via diplomática, e surtirá efeito 6 meses após a data do recebimento da notificação por parte do outro Estado.

Feito em Brasília, aos 10 dias do mês de agosto de 1993, em dois exemplares originais, nos idiomas português e espanhol, sendo ambos os textos igualmente autênticos.


PELO GOVERNO DA REPÚBLICA
FEDERATIVA DO BRASIL


PELO GOVERNO DA REPÚBLICA
ARGENTINA

LEGISLAÇÃO CITADA
CONSTITUIÇÃO DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

TÍTULO IV
Da Organização dos Poderes
CAPÍTULO I
Do Poder Legislativo

SEÇÃO II
Das Atribuições do Congresso Nacional

Art. 49. É da competência exclusiva do Congresso Nacional:

I — resolver definitivamente sobre tratados, acordos ou atos internacionais que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional;

II — autorizar o Presidente da República a declarar guerra, a celebrar a paz, a permitir que forças estrangeiras transitem pelo território nacional ou nele permaneçam temporariamente, ressalvados os casos previstos em lei complementar;

(À Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional.)

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 28, DE 1993
(Nº 167/92, na Câmara dos Deputados)

Aprova o texto do Acordo de Cooperação para a Redução da Demanda, Prevenção do Uso Indevido e Combate à Produção e ao Tráfico Ilícitos de Entorpecentes e Substâncias Psicotrópicas e seus Precursores e Produtos Químicos Imediatos, celebrado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Oriental do Uruguai, em Brasília, em 16 de setembro de 1991.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Fica aprovado o texto do Acordo de Cooperação para a Redução da Demanda, Prevenção do Uso Indevido e Combate à Produção e ao Tráfico Ilícitos de Entorpecentes e Substâncias Psicotrópicas e seus Precursores e Produtos Químicos Imediatos, celebrado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Oriental do Uruguai, em Brasília, em 16 de setembro de 1991.

Parágrafo único. Ficam sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em revisão do referido Acordo, bem como quaisquer ajustes complementares que, nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

Art. 2º. Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

(Do Poder Executivo)

De conformidade com os propósitos da Convenção Unica de 1961 sobre Entorpecentes, emendada pelo Protocolo de 1972; da Convenção sobre Substâncias Psicotrópicas de 1971; do Acordo Sul-americano sobre Entorpecentes e Psicotrópicos de 1973, e da Convenção das Nações Unidas contra o Tráfico Ilícito de Entorpecentes e Substâncias Psicotrópicas de 1988;

Inspirados no Programa Interamericano de Ação do Rio de Janeiro contra o Consumo, a Produção e o Tráfico Ilícito de Entorpecentes e Substâncias Psicotrópicas, de 1986; na Declaração Política e no Programa Global de Ação aprovados na XVII Sessão Extraordinária da Assembleia-Geral das Nações Unidas, de fevereiro de 1990; na Declaração Política adotada pela Conferência Ministerial Mundial de Londres sobre Redução da Demanda de Drogas e Ameaça da Cocaína, de abril de 1990; e, na Declaração e Programa de Ação de Istambul, de abril de 1990;

Convençados da necessidade de adotar medidas adicionais para combater todos os tipos delituosos e atividades conexas relacionadas com o consumo e o tráfico ilícitos de entorpecentes e substâncias psicotrópicas, seus precursores e produtos químicos imediatos;

Interessados em estabelecer meios que permitam uma comunicação direta entre os organismos competentes dos dois Estados, assim como o intercâmbio de informações permanentes, rápidas e seguras sobre o tráfico ilícito das substâncias indicadas e suas atividades conexas;

Acordam:

ARTIGO I

1. As Partes, observadas as leis e os regulamentos em vigor em seus respectivos países, assim como suas disposições constitucionais e o respeito inerente à soberania dos dois Estados, propõem-se a harmonizar suas políticas e a realizar programas coordenados para a educação e a prevenção do uso indevido de drogas, a reabilitação do farmacodependente e o combate à produção e ao tráfico ilícitos de entorpecentes e substâncias psicotrópicas, seus precursores e produtos químicos imediatos.

2. As políticas e programas acima mencionados levarão em conta as convenções internacionais em vigor para os dois países.

ARTIGO II

1. Para atingir os objetivos estipulados no Artigo anterior, as autoridades competentes das duas Partes desenvolverão as seguintes atividades, obedecendo as disposições de suas legislações respectivas.

- a) intercâmbio da informação policial e judicial sobre produtores, processadores, traficantes de entorpecentes e psicotrópicas e participantes em delitos conexos;
- b) estratégias coordenadas para a educação, o atendimento e a prevenção do uso indevido de drogas, a reabilitação do farmacodependente e o combate à produção e ao tráfico ilícitos de entorpecentes e substâncias psicotrópicas, seus precursores e produtos químicos imediatos;
- c) intercâmbio de informação sobre programas nacionais e/ou estaduais/municipais que se refiram a essas atividades;
- d) cooperação técnica e científica visando a intensificar o estabelecimento de medidas para detectar, controlar e erradicar plantações e cultivos realizados com o objetivo de produzir entorpecentes e substâncias psicotrópicas contra o disposto na Convenção de 1961 em sua forma emendada;
- e) intercâmbio de informação e experiências sobre suas respectivas legislações e jurisprudências em matéria de entorpecentes e substâncias psicotrópicas, seus precursores e produtos químicos imediatos;
- f) intercâmbio de informação sobre as sentenças condenatórias pronunciadas contra narcotraficantes e autores de delitos conexos;
- g) fornecimento, por solicitação de uma das Partes, de antecedentes sobre narcotraficantes e autores de delitos conexos;

h) intercâmbio de funcionários de seus órgãos competentes para o estudo das técnicas especializadas utilizadas em cada país;

i) estabelecimento, de comum acordo, de mecanismos que se considerem necessários para a adequada execução dos compromissos assumidos pelo presente Acordo;

2. As informações que uma Parte fornecer à outra, de acordo com as alíneas a) e f) do parágrafo 1 do presente Artigo, deverão constar em documentos oficiais dos respectivos organismos competentes e terão caráter reservado.

ARTIGO III

1. As Partes, na medida em que o permitam seus respectivos ordenamentos jurídicos, procurarão harmonizar os critérios e procedimentos concernentes à extradição de indicados e condenados por tráfico ilícito de drogas, à qualificação da reincidência e ao confisco de bens.

2. Cada Parte informará à outra sobre as sentenças pronunciadas por delitos de tráfico ilícito de entorpecentes e substâncias psicotrópicas, seus precursores e produtos químicos específicos, quando eles se refiram a nacionais da outra Parte.

ARTIGO IV

1. As Partes estabelecerão junto aos Comitês de Fronteira programas de cooperação nas áreas de educação, prevenção, assistência e reabilitação, a fim de melhor aproveitar a infraestrutura existente no território de cada Parte. Os referidos programas serão definidos no mais breve prazo possível a partir da data de assinatura do presente Acordo.

2. Os programas a que se refere o presente Artigo deverão considerar tanto os habitantes residentes bem como aqueles que se encontram em trânsito nas referidas áreas.

ARTIGO V

A fim de poder cumprir os programas elaborados ao amparo do presente Acordo, as Partes poderão solicitar conjuntamente assistência financeira dos organismos internacionais.

ARTIGO VI

Com vistas à consecução dos objetivos do presente Acordo, representantes das duas Partes reunir-se-ão, por solicitação de uma delas, para:

- a) recomendar, no marco do presente Acordo, programas conjuntos de ação que serão desenvolvidos pelos órgãos competentes de cada país;
- b) avaliar o cumprimento de tais programas de ação;
- c) elaborar planos para a educação, prevenção do uso indevido de drogas, assistência, reabilitação do farmacodependente e a repressão coordenada do tráfico ilícito de entorpecentes e substâncias psicotrópicas, seus precursores e produtos químicos específicos;
- d) propor aos respectivos Governos as recomendações que considerem pertinentes para a melhor aplicação do presente Acordo.

ARTIGO VII

O presente Acordo poderá ser emendado, por mútuo consentimento, por troca de Notas Diplomáticas. Tais emendas entrarão em vigor de conformidade com as respectivas legislações nacionais.

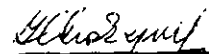
ARTIGO VIII

1. Cada Parte notificará a outra do cumprimento dos procedimentos legais internos necessários à entrada em vigor do presente Acordo, a qual se dará 30 dias após o recebimento da segunda notificação.

2. O presente Acordo poderá ser denunciado por qualquer uma das Partes mediante comunicação, por via diplomática. Nesse caso, a denúncia surtirá efeito seis meses após o recebimento da notificação.

Feito em Brasília, aos 16 dias do mês de setembro de 1991, em dois exemplares originais, nos idiomas português e espanhol, sendo ambos os textos igualmente autênticos.


PELO GOVERNO DA REPÚBLICA
FEDERATIVA DO BRASIL


PELO GOVERNO DA REPÚBLICA
ORIENTAL DO URUGUAI

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO
Nº 29, DE 1993
(nº 216/92, na Câmara dos Deputados)

Aprova os textos da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios de 1973, de seu Protocolo de 1978, de suas Emendas de 1984 e de seus Anexos Opcionais III, IV e V.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º - Ficam aprovados os textos da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios de 1973, de seu Protocolo de 1978, de suas Emendas de 1984 e de seus Anexos Opcionais III, IV e V.

Parágrafo Único - Ficam sujeitos à apreciação do Congresso Nacional quaisquer atos que impliquem revisão dos referidos compromissos internacionais, bem como quaisquer ajustes complementares que, nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

Art. 2º - Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

MENSAGEN Nº 195, DE 1992
(Do Poder Executivo)

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Em conformidade com o disposto no Artigo 49, inciso I, da Constituição Federal, submeto à elevada consideração de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos

do Senhor Ministro de Estado das Relações Exteriores, os textos da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios de 1973, de seu Protocolo de 1978, de suas Emendas de 1984 e de seus Anexos Opcionais III, IV e V, atos internacionais que constituem um só documento, conhecido pela sigla MARPOL 73/78.

Brasília, 29 de maio de 1992.

Eduardo Collor de Mello -

EM nº 191 /MRE

Brasília, 22 de maio de 1992.

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

Tenho a honra de submeter à alta consideração de Vossa Excelência, em anexo, os textos da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios de 1973, de seu Protocolo de 1978, de suas Emendas de 1984 e de seus Anexos Opcionais III, IV e V. O primeiro desses textos foi concluído em Londres, em 2 de novembro de 1973, durante a Conferência Diplomática sobre Poluição Marinha, patrocinada pela Organização Marítima Internacional (IMO), e assinado pelo Brasil em 12 de dezembro de 1974; e o segundo, concluído em Londres, em 17 de fevereiro de 1978, mas não assinado pelo Brasil. As Emendas de 1984 foram acordadas naquele ano, no foro da Organização Marítima Internacional.

2. Os diplomas internacionais citados, que constituem um só documento conhecido pela sigla MARPOL 73/78, são a ampliação atualizada da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição do Mar por Óleo de 1954 e suas Emendas de 1962 e 1969.

3. A Convenção MARPOL de 1973 tem por objetivo a minimização da descarga accidental de poluentes no mar e a completa eliminação da poluição intencional por óleo e outras substâncias nocivas. Prevê sanções contra as violações de suas normas, disciplina a emissão de certificados pelas autoridades nacionais, institui a cooperação entre os Estados-Partes nos casos de violações por navios e concede aos Estados-Partes o direito de autorizarem ou não a entrada de navios em áreas sob sua jurisdição. Seus anexos contêm disposições relativas aos requisitos para o controle da poluição operacional e para a minimização da poluição por óleo provenientes de petroleiros, relacionam os tipos de óleo, uniformizam os modelos de certificados e livros de Registro de óleo, regem o controle da

poluição por substâncias líquidas nocivas a granel e por substâncias transportadas em contêineres e o controle da poluição por esgotos.

4. O Protocolo de 1978 dispõe sobre o emprego de tanques de lastro segregado, tanques de lastro limpo e sistemas de lavagem com óleo cru, e estabelece exigências para inspeções, vistorias e certificados, particularmente com relação a navios com mais de dez anos.

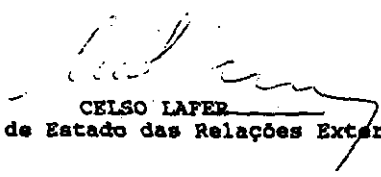
5. As Emendas de 1984 são atualizações do anexo do Protocolo de 1978 referentes às regras para a prevenção da poluição por óleo.

6. A Convenção, que entrou em vigor em 2 de outubro de 1983, foi submetida ao Congresso Nacional pela Mensagem nº 353, de 1984, que, no entanto, não continha os textos do Protocolo de 1978 e do Anexo II. Nessas condições, o Congresso aprovou, pelo Decreto Legislativo nº 4 (publicado no Diário do Congresso em 12 de novembro de 1987), apenas parte do diploma internacional, obstando sua promulgação. Torna-se necessária, portanto, a retificação do texto publicado pelo Congresso, por meio de nova mensagem do Executivo, que incluía as atualizações das Emendas de 1984.

7. Esclareço, ainda, a Vossa Excelência que a retificação do texto da MARPOL 73/78 está em consonância com os estudos e as sugestões apresentados pelo Grupo de Trabalho Interministerial, criado pelo Decreto nº 99.348/90, com o objetivo de avaliar a legislação em vigor, relativa à poluição hídrica causada pelo derrame de óleo e substâncias nocivas. Ademais, o Secretário do Meio Ambiente, por meio do Aviso SEMAN-PR/Nº 090/91, de 11 de outubro de 1991, solicitou que se tomassem as providências necessárias para a promulgação da MARPOL 73/78, bem como recomendou, tendo em vista a Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (Rio-92), a adesão a seus Anexos Opcionais III, IV e V, que tratam respectivamente do transporte por mar de substâncias nocivas embaladas, da poluição por esgoto e do lixo proveniente de navios. Essas medidas visam adequar os princípios contidos no referido Acordo Internacional às leis internas existentes, que já têm seguido os dispositivos da MARPOL 73/78.

8. Nessas condições, permito-me submeter a Vossa Excelência o anexo projeto de mensagem ao Congresso Nacional para que seja retificado o texto da MARPOL 73/78 levando em consideração as Emendas de 1984, bem como para que seja encaminhada à apreciação do Poder Legislativo a adesão aos Anexos III, IV e V.

Respeitosamente,



CELSO LAFER

Ministro de Estado das Relações Exteriores

CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO POR NAVIOS 1973

As Partes da Convenção,

Conscientes da necessidade de preservar, de um modo geral, o ambiente em que vive o homem e, em particular, o ambiente marinho.

Reconhecendo que despejos de óleo e de outras substâncias nocivas, ocorridos deliberadamente, por negligência ou acidentalmente, constituem uma séria fonte de poluição,

Reconhecendo também a importância da Convenção Internacional para Prevenção da Poluição do Mar por Óleo, 1954, como sendo o primeiro instrumento multilateral a ser concluído tendo como principal objetivo a proteção do ambiente e apreciando a significativa contribuição que essa Convenção tem prestado à preservação do meio ambiente dos mares e costas contra poluição,

Desejando conseguir a completa eliminação da poluição intencional do ambiente marinho por óleo e outras substâncias nocivas e a minimização dos despejos acidentais de tais substâncias,

Considerando que este propósito pode melhor ser atingido pelo estabelecimento de Regras, que não se limitem à poluição por óleo, tendo um sentido universal,

Concordam em:

ARTIGO 1

Obrigações Gerais Estabelecidas
pela Convenção

1. As Partes da Convenção comprometam-se a fazer vigorar as disposições da presente Convenção e dos Anexos que a ela digam respeito, a fim de evitar a poluição do ambiente marinho pelas descargas de substâncias nocivas ou efluentes contendo tais substâncias em violação desta Convenção.

2. A menos que seja expressamente estipulado de outra maneira, uma referência à presente Convenção constitui concomitantemente uma referência a seus Protocolos e aos Anexos.

ARTIGO 2

Definições

Para os propósitos da presente Convenção, salvo se for expressamente estipulado de outra maneira:

1. "Regras" significa as Regras contidas nos Anexos à presente Convenção.

2. "Substância nociva" significa qualquer substância que se despejada no mar, é capaz de gerar riscos para a saúde humana, danificar os recursos biológicos e a vida marinha, prejudicar as

atividades marítimas recreativas ou interferir com outras utilizações legítimas do mar e inclui toda substância sujeita a controle pela presente Convenção.

3. a) "Descarga" em relação a substâncias nocivas ou efluentes contendo tais substâncias, significa quaisquer despejos provenientes de um navio e inclui qualquer escapamento, remoção, derramamento, vazamento, bombeamento, lançamento para fora ou esvaziamento.

b) A "Descarga" não inclui:

- i) lançamento no sentido da "Convenção sobre a Prevenção da Poluição Marinha por Lançamento de Detritos e outras Substâncias", feita em Londres a 13 de novembro de 1972, ou
- ii) despejo de substâncias nocivas provenientes da exploração, exploração e processamento executados ao largo, relacionados com os recursos minerais do fundo do mar, ou
- iii) despejo de substâncias nocivas para fins de legítima pesquisa científica na redução da poluição ou controle.

4. "Navio" significa uma embarcação de qualquer tipo operando no ambiente marinho e inclui "hydrofoil boats", veículos a colchão de ar, submersíveis, engenhos flutuantes e plataformas fixas ou flutuantes.

5. "Administração" significa o Governo do Estado sob cuja autoridade o navio está operando. Com relação a um navio autorizado a arvorar a bandeira de um Estado, a Administração é o Governo desse Estado. Com relação a plataformas fixas ou flutuantes empenhadas na exploração e utilização do fundo do mar e do seu subsolo, adjacente à costa sobre a qual o Estado costeiro exerce os direitos de soberania para fins de exploração e utilização de seus recursos naturais, a Administração é o governo do Estado costeiro interessado.

6. "Incidente" significa um evento envolvendo a descarga real ou provável, no mar, de uma substância nociva ou efluentes contendo tal substância.

7. "Organização" significa a Organização Marítima Consultiva Intergovernamental (IMCO).

ARTIGO 3

Aplicação

1. A presente Convenção aplicar-se-á:

a) a navios autorizados a arvorar a bandeira de uma Parte da Convenção, e

b) a navios não autorizados a arvorar a bandeira de uma Parte mas que operem sob a autoridade de uma Parte.

2. Nada no presente Artigo deverá ser interpretado como uma restrição ou ampliação dos direitos soberanos das partes, sob o direito internacional, sobre o fundo do mar e seu subsolo, adjacentes a suas costas, para fins de exploração e utilização de seus recursos naturais.

3. A presente Convenção não se aplicará a navios de guerra, navios auxiliares da Marinha de Guerra ou outros navios de propriedade ou operados por um Estado, e usados, na ocasião, somente em serviços governamentais não comerciais. Contudo, cada Parte assegurar-se-á, adotando medidas apropriadas que não prejudiquem as operações ou as capacidades operacionais de tais navios de sua propriedade ou por ela operados, que tais navios estejam agindo de modo compatível, tanto quanto razoável e praticável, com a presente Convenção.

ARTIGO 4

Violação

1. Deverá ser proibida qualquer violação às exigências da presente Convenção e deverão ser estabelecidas sanções para isso, apoiadas nas leis da Administração do navio envolvido, sempre que ocorrer a violação. Se a Administração for informada a respeito de uma violação e estiver convicta de que dispõe de evidências suficientes que permitam instaurar um processo a respeito da alegada violação, deverá fazer com que esse processo seja iniciado o mais cedo possível, de acordo com suas leis.

2. Qualquer violação dos requisitos da presente Convenção dentro da jurisdição de qualquer Parte da Convenção será proibida e deverão ser estabelecidas sanções para isto, apoiadas nas leis dessa Parte. Sempre que ocorrer uma violação, essa Parte deverá:

- a) instaurar um processo de acordo com suas leis, ou
- b) fornecer à Administração do navio as informações e evidências de que ocorreu uma violação, as quais tenha em seu poder.

3. Quando uma informação ou evidência com relação a qualquer violação, por um navio, da presente Convenção, for fornecida à Administração desse navio, essa Administração deverá informar prontamente à Parte que lhe forneceu a informação ou evidência e à Organização, sobre a ação que tomou.

4. As penalidades especificadas pela lei de uma Parte de acordo com o presente Artigo deverão ter um grau adequado de rigor de modo a desencorajar violações à presente Convenção e deverão ser igualmente severas, não importando o local onde as violações venham a ocorrer.

ARTIGO 5

Certificados e Regras Especiais sobre Inspeções de Navios

1. Sujeito às disposições do parágrafo 2 do presente Artigo, um Certificado emitido sob a autoridade de uma Parte da Convenção de

acordo com as disposições das Regras, deverá ser aceito pelas outras Partes e considerado, para todos os fins abrangidos pela presente Convenção, como tendo a mesma validade de um Certificado por elas emitido.

2. Um navio para o qual é exigida a posse de um Certificado de acordo com as disposições das Regras, está sujeito, quando em portos ou terminais ao largo da costa sob a jurisdição de uma Parte, a ser inspecionado por oficiais devidamente autorizados por essa Parte. Qualquer inspeção dessa natureza será limitada à verificação da existência a bordo de um certificado válido, a menos que existam fundamentos bem claros que levem a crer que as condições do navio ou de seus equipamentos não correspondam realmente aos termos desse certificado. Nesse caso, ou se o navio não possuir um certificado válido, a Parte que leva a efeito a inspeção tomará providências para garantir que o navio não zarpe até que possa prosseguir a viagem sem apresentar excessiva ameaça de dano ao ambiente marinho. Essa Parte pode, contudo, dar permissão a um navio para deixar o porto ou terminal ao largo da costa com o fim de navegar para o próximo estaleiro de reparos apropriado, que esteja disponível.

3. Se uma Parte proibir a entrada de um navio estrangeiro em portos e terminais ao largo da costa sob sua jurisdição ou tomar qualquer medida contra tal navio, em virtude de não estar o mesmo atendendo às disposições da presente Convenção, deverá disso dar ciência imediatamente ao Cônsul ou representante diplomático da Parte cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar ou, caso isso não seja possível, à Administração do navio em questão. Antes de proibir a entrada ou tomar qualquer medida, a Parte pode proceder a uma consulta à Administração do navio interessado. A Administração também deve ser informada quando um navio não possuir Certificado válido, de conformidade com as disposições das Regras.

4. Com respeito a navios de Governos não Contratantes da Convenção, as Partes deverão aplicar as exigências da presente Convenção tanto quanto for necessário para assegurar que nenhum tratamento mais favorável foi dado a tais navios.

ARTIGO 6

Deteção de Violação e Execução da Convenção

1. As Partes da Convenção deverão cooperar na deteção de violações e na execução das disposições da presente Convenção, utilizando todas as medidas apropriadas e praticáveis de deteção e de controle do ambiente e procedimentos adequados para os relatórios e coleta de evidências.

2. Um navio a que se aplique a presente Convenção pode, em qualquer porto ou terminal ao largo da costa de uma Parte, estar sujeito a ser inspecionado por oficiais indicados ou autorizados por essa Parte, para fins de verificar se o mesmo descarregou quaisquer substâncias nocivas, violando as disposições das Regras. Se uma inspeção constatar uma violação da Convenção deverá ser remetido um relatório à Administração para qualquer ação que a mesma ache apropriada.

3. Qualquer Parte deverá fornecer à Administração a prova, se existente, de que o navio descarregou substâncias nocivas ou efluentes contendo tais substâncias, violando assim as disposições das Regras. Se for possível, a autoridade competente da Parte autora deverá notificar o Comandante do navio sobre a suposta violação.

4. Após o recebimento dessas evidências, a Administração assim informada investigará o assunto e poderá solicitar à outra Parte dados complementares que melhor evidenciem a alegada violação. Se a Administração estiver convicta de que dispõe de provas suficientes que permitam a abertura de um processo a respeito da alegada violação, deverá fazê-lo o mais cedo possível, de acordo com suas leis. A Administração deverá informar imediatamente a Parte que lhe comunicou a alegada violação, bem como a Organização, sobre as medidas por ela tomadas.

5. Uma Parte pode, também, inspecionar um navio a que se aplique a presente Convenção, quando o mesmo entrar em portos ou terminais sob sua jurisdição, caso tenha recebido uma solicitação de uma Parte, acompanhada de provas suficientes, no sentido de investigar se o navio descarregou em qualquer lugar, substâncias nocivas ou efluentes contendo tais substâncias. O relatório de tal investigação deverá ser enviado à Parte que o solicitou e à Administração, de modo a permitir que, baseadas na presente Convenção, possam ser tomadas medidas apropriadas.

ARTIGO 7

Atraso demasiado do navio

1. Devem ser envidados todos os esforços possíveis para evitar que um navio seja indevidamente detido ou que se atrase em virtude dos Artigos 4, 5 e 6 da presente Convenção.

2. Quando um navio for indevidamente detido ou tiver sua partida atrasada em virtude dos Artigos 4, 5 e 6 da presente Convenção, o mesmo terá direito a uma indenização por qualquer perda ou dano sofrido.

ARTIGO 8

Relatórios de Incidentes Envolvendo Substâncias Nocivas

1. Deverá ser feito, sem demora, o mais pormenorizadamente possível, o relatório de um incidente, de acordo com as disposições do Protocolo I da presente Convenção.

2. Cada Parte da presente Convenção deverá:

- a) tomar todas as providências necessárias para o recebimento e processamento de todos os relatórios sobre incidentes por oficial ou agência credenciados, e
- b) notificar detalhadamente à Organização sobre essas providências, para divulgação às outras Partes e aos Estados-Membros da Organização.

3. Sempre que uma Parte receber um relatório, de acordo com as disposições do presente Artigo, esta deverá, sem demora, despachá-lo para:

- a) a Administração do navio envolvido, e
- b) qualquer outro Estado que possa ser afetado.

4. Cada Parte da Convenção compromete-se a publicar instruções relativas às suas inspeções marítimas de embarcações e aeronaves e a outros serviços apropriados, com o fim de relatar às suas autoridades qualquer incidente referido no Protocolo I da presente Convenção. Essa Parte deverá, se considerar conveniente, relatar adequadamente à Organização e à qualquer outra Parte interessada o referido incidente.

ARTIGO 9

Outros Tratados e Interpretação

1. Com sua entrada em vigor, a presente Convenção substitui a Convenção Internacional para Prevenção da Poluição do Mar por Óleo, 1954, e suas Emendas, entre as Partes dessa Convenção.

2. Nada na presente Convenção prejudicará a codificação e o desenvolvimento do direito do mar pela Conferência das Nações Unidas sobre Direito do Mar convocada de acordo com a Resolução 2750 C (XXV) da Assembleia Geral das Nações Unidas nem as reclamações presentes ou futuras e pontos de vista legais de qualquer Estado a respeito do direito do mar, da natureza e extensão e da jurisdição do Estado costeiro e do Estado da bandeira.

3. O termo "jurisdição" na presente Convenção deverá ser interpretado à luz do Direito Internacional em vigor na ocasião da aplicação ou interpretação da presente Convenção.

ARTIGO 10

Solução de Controvérsias

Qualquer controvérsia entre duas ou mais Partes da Convenção, concernente à interpretação ou aplicação da presente Convenção, será submetida, por solicitação de qualquer uma delas, à arbitragem como exposto no Protocolo II da presente Convenção, caso não seja possível uma solução negociada entre as Partes e se essas Partes não entrarem em acordo de outro modo.

ARTIGO 11

Comunicação de Informação

1. As Partes da Convenção comprometem-se a transmitir à Organização:

- a) o texto das leis, ordens, decretos, regulamentos e outros instrumentos que tenham sido promulgados sobre vários assuntos no âmbito da presente Convenção;

- b) uma relação de agências não governamentais que tenham sido autorizadas a agir como suas representantes em assuntos relativos aos projetos, construção e equipamento de navios que transportam substâncias nocivas, de acordo com as disposições das Regras;
 - c) um número suficiente de modelos de seus certificados, emitidos de conformidade com as disposições das Regras;
 - d) uma relação das instalações de recebimento, incluindo suas localizações, capacidades, instalações disponíveis e outras características;
 - e) relatórios oficiais ou sumários de relatórios oficiais na medida em que mostrem os resultados da aplicação da presente Convenção, e
 - f) um relatório estatístico anual, em forma padronizada pela Organização, das penalidades realmente impostas por infração cometida no âmbito da presente Convenção.
2. A Organização notificará as Partes sobre o recebimento de quaisquer comunicações baseadas no presente Artigo e fará circular por todas as Partes qualquer informação que lhe tenha sido comunicada com base nas alíneas (1) (b) a (f) do presente Artigo.

ARTIGO 12

Acidentes em Navios

1. Cada Administração compromete-se a levar a efeito investigação de qualquer acidente ocorrido com qualquer de seus navios, sujeitos às disposições das Regras, se esse acidente tiver produzido um grande efeito deletério no ambiente marinho.
2. Cada Parte da Convenção compromete-se a fornecer a Organização as informações concernentes aos resultados de tais investigações, quando julgar que tais informações podem auxiliar na determinação de alterações que venham a se fazer necessárias na presente Convenção.

ARTIGO 13

Assinatura, Ratificação, Aceitação, Aprovação e Adesão

1. A presente Convenção permanecerá aberta à assinatura na Sede da Organização, de 15 de janeiro de 1974 até 31 de dezembro de 1974, e, após, permanecerá aberta à adesão.

Os Estados podem tornar-se Parte da Presente Convenção mediante:

- a) assinatura sem reserva quanto à ratificação, aceitação ou aprovação,
- b) assinatura sujeita à ratificação, aceitação, ou aprovação, seguida de ratificação, aceitação ou aprovação, ou

c) adesão.

2. A ratificação, aceitação, aprovação ou adesão deverá ser efetuada mediante o depósito de instrumento para esse fim junto ao Secretário-Geral da Organização.

3. O Secretário-Geral da Organização informará a todos os Estados, que tenham assinado a presente Convenção ou a ela aderido, sobre qualquer assinatura ou depósito de qualquer novo instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, bem como a data de seu depósito.

ARTIGO 14

Anexos Opcionais

1. Um Estado pode, por ocasião da assinatura, ratificação, aprovação ou adesão da presente Convenção, declarar que não aceita qualquer um dos Anexos III, IV e V, ou todos eles (doravante referidos como "Anexos Opcionais" na presente Convenção). A exceção dos Anexos ressalvados, como acima previsto, as Partes se obrigam a cumprir os demais integralmente.

2. Um Estado que tenha declarado não se submeter a um Anexo Opcional pode, a qualquer momento, aceitar tal Anexo depositando na Organização um instrumento da espécie referida no Artigo 13 (2).

3. Um Estado que faça uma declaração baseada no parágrafo (1) do presente Artigo, a respeito de um Anexo Opcional e que não tenha subsequentemente aceitado esse Anexo, de acordo com o parágrafo (2) do presente Artigo, não ficará submetido a qualquer obrigação nem autorizado a reivindicar quaisquer privilégios com base na presente Convenção a respeito de assuntos relacionados a tais Anexos e toda alusão às Partes na presente Convenção não incluirá esse Estado quando se tratar de assuntos que digam respeito a tais Anexos.

4. A Organização informará aos Estados que tenham assinado a presente Convenção ou a ela aderido, sobre qualquer declaração com base no presente Artigo, bem como sobre o recebimento de qualquer instrumento depositado de acordo com o parágrafo (2) do presente artigo.

ARTIGO 15

Entrada em Vigor

1. A presente Convenção entrará em vigor doze meses após a data em que não menos de 15 Estados cujas frotas mercantes reunidas constituam pelo menos 50 por cento da tonelagem bruta de arqueação da marinha mercante mundial, tenham se tornado Parte dela de acordo com o Artigo 13.

2. Um Anexo Opcional entrará em vigor doze meses após a data em que as condições estipuladas no parágrafo (1) do presente Artigo tenham sido satisfeitas com relação a esse Anexo.

3. A organização informará aos Estados que tenham assinado a presente Convenção ou a ela aderido, sobre a data em que ela entrará em vigor bem como sobre a data em que passará a vigorar um Anexo Opcional, de acordo com o parágrafo (2) do presente Artigo.

4. Para os Estados que tenham depositado um instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, relativo à presente Convenção ou a qualquer Anexo Opcional, após terem sido atendidos os requisitos para sua entrada em vigor mas antes da data de entrada em vigor, a ratificação, aceitação, aprovação ou adesão tornar-se-á efetiva na data da entrada em vigor da Convenção ou do referido Anexo ou três meses após a data de depósito do instrumento se essa última for posterior à primeira.

5. Para os Estados que tenham depositado um instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, após a data em que a Convenção ou um Anexo Opcional tenha entrado em vigor, a Convenção ou o Anexo Opcional tornar-se-á efetivo três meses após a data do depósito do instrumento.

6. Após a data em todas as condições, requeridas com base no Artigo 16, para que uma emenda à presente Convenção ou a um Anexo Opcional entre em vigor, tenham sido totalmente preenchidas, qualquer instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão depositado aplicar-se-á à Convenção ou ao Anexo já devidamente emendado.

ARTIGO 16

Emendas

1. A presente Convenção pode ser emendada por quaisquer dos procedimentos especificados nos parágrafos seguintes.

2. Emendas após serem consideradas pela Organização:

- a) qualquer emenda proposta por uma Parte da Convenção poderá ser submetida à Organização e comunicada por seu Secretário-Geral a todos os Membros da Organização e a todas as Partes, pelo menos com 6 meses de antecipação para sua consideração;
- b) qualquer emenda proposta e comunicada na forma acima, deverá ser submetida pela Organização a um órgão apropriado, para consideração;
- c) as Partes da Convenção, sejam ou não Membros da Organização, serão autorizadas a participar dos trabalhos do órgão apropriado;
- d) as emendas serão adotadas por maioria de dois terços das Partes apenas da Convenção, presentes e votantes,
- e) se adotadas de acordo com alínea (d) acima, as emendas serão comunicadas pelo Secretário-Geral da Organização a todas as Partes da Convenção, para fins de aceitação;
- f) uma emenda será considerada como aceita, nas seguintes condições:

I) uma emenda a um Artigo da Convenção será considerada como aceita na data em que for aceita por dois terços das Partes cujas frotas mercantes reunidas constituam não menos de 50 por cento da tonelagem bruta de arqueação da frota mercante mundial;

II) uma emenda a um Anexo à Convenção será considerada como tendo sido aceita de acordo com o procedimento especificado na alínea f (III) deste parágrafo, a menos que o órgão apropriado, na ocasião de sua adoção, determine que a emenda seja considerada como aceita na data em que for aceita por dois terços das Partes cujas frotas mercantes reunidas constituam não menos de cinquenta por cento da tonelagem bruta de arqueação da frota mercante mundial.

Não obstante, a qualquer momento antes da entrada em vigor de uma emenda a um Anexo à Convenção, uma Parte pode participar ao Secretário-Geral da Organização que será necessária sua expressa aprovação antes que, por ela, a emenda entre em vigor. Este último deverá noticiar às Partes sobre a participação recebida e a data do recebimento.

III) uma emenda a um Apêndice a um Anexo da Convenção será considerada como tendo sido aceita ao final de um período a ser determinado pelo órgão apropriado, na ocasião de sua adoção, período esse que não deve ser inferior a 10 meses, a menos que dentro desse período uma objeção seja comunicada à Organização por não menos de um terço das Partes, ou por Partes cujas frotas mercantes reunidas constituam não menos de 50 por cento da tonelagem bruta de arqueação da frota mercante mundial, valendo a condição que for preenchida primeiro;

IV) uma emenda ao Protocolo I da Convenção estará sujeita a procedimentos idênticos aos das emendas a Anexos da Convenção, como estabelecido nas alíneas (f) (II) ou (f) (III) deste parágrafo;

V) uma emenda ao Protocolo II da Convenção estará sujeita a procedimentos idênticos aos das emendas a um Artigo da Convenção, como estabelecido na alínea (f) (I) deste parágrafo;

g) a emenda entrará em vigor de conformidade com as seguintes condições:

I) no caso de uma emenda a um Artigo da Convenção, ao Protocolo II, ou ao Protocolo I ou a um Anexo da Convenção, não baseada no procedimento especificado na alínea (f) (III) deste parágrafo, a emenda aceita de acordo com as disposições anteriores entrará em vigor seis meses após a data da sua aceitação para as Partes que tenham declarado que a aceitavam;

II) no caso de uma emenda ao Protocolo I, a um Apêndice a um Anexo ou a um Anexo da Convenção baseada no procedimento especificado na alínea (f) (III) deste parágrafo, a emenda, considerada como tendo sido aceita de acordo com as condições precedentes, entrará em vigor seis meses após a sua aceitação para todas as Partes, com exceção daquela que antes desta data tenha feito uma declaração de que não a aceitava, ou uma declaração, baseada na alínea (f) (II) deste parágrafo, de que sua expressa aprovação se faz necessária.

Emenda por uma Conferência:

- a) Por solicitação de uma Parte, apoiada por, pelo menos, um terço das Partes: será convocada pela Organização uma Conferência das Partes da Convenção, para considerar as emendas à presente Convenção.
- b) Toda emenda adotada na referida Conferência por uma maioria de dois terços das Partes presentes e votantes será comunicada, pelo Secretário-Geral da Organização, a todas as Partes Contratantes para sua aceitação.
- c) A menos que a Conferência decida de outro modo, a emenda será considerada como tendo sido aceita, devendo entrar em vigor de acordo com os procedimentos especificados para esse fim nas alíneas 2 (f) e (g) do presente Artigo.

4. a) No caso de uma emenda a um Anexo Opcional, uma referência feita no presente Artigo a uma "Parte da Convenção" será considerada como referência a uma Parte que tenha aceito esse Anexo.

b) Qualquer Parte que tenha deixado de aceitar uma emenda a um anexo não será tratada como Parte somente para fins de aplicação dessa emenda.

5. A adoção e entrada em vigor de um novo Anexo estarão sujeitas aos mesmos procedimentos que para a adoção e entrada em vigor de uma emenda a um Artigo da Convenção.

6. A menos que expressamente disposto de outro modo, qualquer emenda à presente Convenção baseada neste Artigo, que diga respeito à estrutura de um navio, aplicar-se-á somente a navios para os quais tenham sido assinados contratos de construção ou, na ausência desses contratos, as quilhas tenham sido batidas na data ou após a data em que a emenda entrar em vigor.

7. Qualquer emenda a um Protocolo ou a um Anexo deverá ser relacionada com a matéria desse Protocolo ou Anexo e compatível com os Artigos da presente Convenção.

8. O Secretário-Geral da Organização informará a todas as Partes sobre quaisquer emendas baseadas no presente Artigo, que entrem em vigor juntamente com a data em que cada uma delas passe a vigorar.

9. Qualquer declaração de aceitação ou de objeção a uma emenda^{do} de conformidade com o presente Artigo, será notificada por escrito ao Secretário-Geral da Organização. Este último dará conhecimento às Partes da Convenção da notificação e da data de seu recebimento.

ARTIGO 17

Promoção de Cooperação Técnica

1. As Partes da Convenção promoverão, em consulta com a Organização e outros organismos internacionais, com assistência e coordenação do Diretor Executivo do Programa das Nações Unidas para o Meio-Ambiente, apoio às Partes que solicitem assistência técnica para:

- a) treinamento de pessoal científico e técnico;
- b) suprimento e instalação do equipamento necessário para recebimento e monitoração;
- c) facilitação de outras medidas e dispositivos para prevenir ou mitigar a poluição do ambiente marinho por navios, e
- d) encorajamento de pesquisa;
de preferência dentro dos países interessados, assim favorecendo as metas e intenções da presente Convenção.

ARTIGO 18

Denúncia

1. A presente Convenção ou qualquer Anexo Opcional pode ser denunciado por qualquer das Partes da Convenção a qualquer momento após decorridos cinco anos a contar da data de entrada em vigor da Convenção ou do referido Anexo para esta Parte.

2. A denúncia será efetivada mediante notificação escrita ao Secretário-Geral da Organização, o qual informará a todas as outras Partes sobre qualquer notificação recebida e a data de seu recebimento, bem como sobre a data em que tal denúncia passar a surtir efeito.

3. Uma denúncia surtirá efeito doze meses após o recebimento da notificação de denúncia pelo Secretário-Geral da Organização, ou após ter expirado um prazo mais longo, a ser indicado na notificação.

ARTIGO 19

Depósito e Registro

1. A presente Convenção será depositada junto ao Secretário-Geral da Organização, o qual transmitirá cópias devidamente autenticadas a todos os Estados que tenham assinado a presente Convenção ou a ela aderido.

2. Tão logo entre em vigor a presente Convenção, o seu texto será transmitido pelo Secretário-Geral da Organização ao Secretário-Geral das Nações Unidas para fins de registro e publicação, de acordo com o Artigo 102 da Carta das Nações Unidas.

ARTIGO 20**Línguas**

A presente Convenção é feita numa única cópia nas línguas inglesa, francesa, russa e espanhola, sendo cada texto igualmente autêntico. Traduções oficiais nas línguas árabe, alemã, italiana e japonesa serão preparadas e depositadas com o original assinado.

Em testemunho do que, os abaixo assinados*, devidamente autorizados por seus respectivos Governos para esse fim, assinaram a presente Convenção.

Feito em Londres neste segundo dia de novembro de 1973.

* Omitidas as assinaturas

P R O T O C O L O I

Disposições relativas a Relatórios sobre Incidentes Envolvendo Substâncias Nocivas

(de acordo com o Artigo 8 da Convenção)

ARTIGO I**Obrigação de Relatar**

1. O Comandante de um navio envolvido num incidente conforme referido no Artigo III deste Protocolo, ou outra pessoa responsável pelo navio, relatará, sem demora e o mais pormenorizadamente possível, os detalhes de tal incidente, de acordo com as disposições deste Protocolo.

2. No caso de o navio, referido no parágrafo (1) deste Artigo, ter sido abandonado ou no caso de um relatório, referente ao navio, ser incompleto ou não puder ser obtido, o armador, afretador, administrador ou operador do navio, ou seus agentes assumirão, o mais amplamente possível, as obrigações atribuídas ao Comandante pelas disposições deste Protocolo.

ARTIGO II**Métodos de Relatar**

1. Cada relatório será feito por rádio, sempre que possível, porém, em qualquer caso, pelos canais mais rápidos que estejam disponíveis na ocasião em que o relatório é feito. Será dada a maior prioridade possível aos relatórios feitos por rádio.

2. Os relatórios serão dirigidos ao oficial apropriado ou Agência especificada no parágrafo (2) (a) do Artigo 8 da Convenção.

ARTIGO III**Quando Fazer Relatórios**

O relatório será feito sempre que um incidente implique em:

- a) uma descarga que não seja permitida pela presente Convenção, ou
- b) uma descarga permitida pela presente Convenção, a qual:
 - I) se efetue para garantir a segurança do navio ou salvar a vida humana no mar, ou
 - II) resulte de avarias no navio ou em seus equipamentos; ou
- c) uma descarga de uma substância nociva para fins de combate a um incidente específico de poluição ou de pesquisas científicas legais visando a diminuição ou controle da poluição; ou
- d) probabilidade de uma descarga referida nas alíneas (a), (b) ou (c) deste Artigo.

ARTIGO IV

Conteúdo dos Relatórios

1. De um modo geral, cada relatório conterá:
 - a) a identidade do navio;
 - b) a hora e a data em que ocorreu o incidente;
 - c) a posição geográfica do navio quando ocorreu o incidente;
 - d) as condições de vento e mar existentes na ocasião do incidente, e
 - e) detalhes importantes a respeito da condição do navio.
2. Em particular, cada relatório conterá:
 - a) uma indicação clara ou descrição das substâncias nocivas envolvidas, incluindo, se possível, as corretas denominações técnicas de tais substâncias (nomes comerciais não devem ser usados em lugar das denominações técnicas corretas);
 - b) uma relação ou estimativa das quantidades, concentrações e condições prováveis das substâncias nocivas descarregadas ou a serem provavelmente descarregadas no mar;
 - c) quando pertinente, uma descrição da embalagem e marcas identificadoras; e
 - d) se possível, o nome do consignador, consignatário ou fabricante.
3. Cada relatório indicará claramente se a substância nociva descarregada ou a ser provavelmente descarregada é óleo, uma substância nociva líquida, uma substância nociva sólida ou uma substância nociva

gasosa, e se tal substância era ou é transportada a granel, em forma de embalagem, em contêineres, em tanques portáteis ou em vagões-tanques rodoviários e ferroviários.

4. Cada relatório será suplementado, quando necessário, por quaisquer outras informações pertinentes solicitadas por um destinatário do relatório ou que a pessoa que remeter o relatório julgue apropriadas.

ARTIGO V

Relatório Suplementar

Qualquer pessoa que seja obrigada pelas disposições deste Protocolo, a enviar um relatório deverá, quando possível:

- a) suplementar o relatório inicial, se necessário, com informações concernentes a desenvolvimentos posteriores, e
- b) atender, o máximo possível, as solicitações dos Estados afetados, de informações adicionais concernentes ao incidente.

P R O T O C O L O II

Arbitragem

(de acordo com o Artigo 10 da Convenção)

ARTIGO I

O procedimento de arbitragem, a menos que as Partes em disputa decidam de outro modo, será de acordo com as regras estabelecidas neste Protocolo.

ARTIGO II

1. Um Tribunal de Arbitragem será estabelecido por solicitação de uma Parte da Convenção endereçada a uma outra, aplicando-se o Artigo 10 da presente Convenção. A solicitação de arbitragem consistirá de uma exposição do caso com juntada de documentos de apoio.

2. A Parte solicitante informará ao Secretário-Geral da Organização sobre o fato em que se apoia para o estabelecimento de um Tribunal, os nomes das Partes em disputa e os Artigos da Convenção ou Regras sobre os quais, na sua opinião, existe divergência no que tange à sua interpretação ou aplicação. O Secretário-Geral transmitirá esta informação a todas as Partes.

ARTIGO III

O Tribunal será constituído de três membros: um Árbitro nomeado por cada Parte em disputa e um terceiro Árbitro que será nomeado por acordo entre os dois primeiros indicados e que agirá como seu Presidente.

ARTIGO IV

1. Se, no fim de um período de sessenta dias a partir da nomeação do segundo Árbitro, não tiver sido nomeado o Presidente do Tribunal, o Secretário-Geral da Organização, por solicitação de qualquer das Partes procederá, dentro de um período adicional de sessenta dias, a citada nomeação, fazendo a escolha numa relação de pessoas qualificadas, previamente elaborada pelo Conselho da Organização.

2. Se, dentro de um período de sessenta dias a partir da data do recebimento da solicitação, uma das Partes não tiver nomeado o membro do Tribunal por cuja designação é responsável, a outra Parte pode informar diretamente ao Secretário-Geral da Organização o qual nomeará o Presidente do Tribunal dentro de um período de sessenta dias, selecionando-o na lista prescrita no parágrafo 1 do presente Artigo.

3. O Presidente do Tribunal, após a nomeação, solicitará à Parte que ainda não designou um Árbitro que o faça do mesmo modo e nas mesmas condições. Caso a Parte não faça a nomeação requerida o Presidente do Tribunal solicitará ao Secretário-Geral da Organização que faça a nomeação na forma e condições prescritas no parágrafo precedente.

4. O Presidente do Tribunal, se nomeado de conformidade com as disposições do presente Artigo, não deverá ser, nem ter sido, natural de uma das Partes envolvidas, exceto com o assentimento da outra Parte.

5. No caso de morte ou ausência de um Árbitro por cuja nomeação uma das Partes seja responsável, essa Parte nomeará um substituto dentro de um período de sessenta dias a partir da data da morte ou ausência. Caso a dita Parte não faça a nomeação a arbitragem prosseguirá com os Árbitros remanescentes. No caso de morte ou ausência do Presidente do Tribunal será nomeado um substituto de acordo com as disposições do Artigo III acima, ou, no caso de não existência de acordo entre os membros do Tribunal dentro de um período de sessenta dias da morte ou ausência, de acordo com as disposições do presente Artigo.

ARTIGO V

O Tribunal pode conhecer e decidir sobre demandas reivindicatórias diretamente ligadas ao assunto da disputa.

ARTIGO VI

Cada Parte será responsável pela remuneração de seu árbitro e despesas correlatas bem como pelas despesas vinculadas à preparação de seu próprio caso. A remuneração do Presidente do Tribunal e as despesas gerais oriundas da Arbitragem serão divididas igualmente entre as Partes. O Tribunal manterá um registro de todas suas despesas e fornecerá uma demonstração de contas final.

ARTIGO VII

Qualquer Parte da Convenção que tenha um interesse de natureza legal que possa ser afetado pela decisão no caso pode, após participar por escrito às Partes que tenham originalmente iniciado o processo, tomar parte no processo de arbitragem, com o consentimento do Tribunal.

ARTIGO VIII

Qualquer Tribunal de Arbitragem estabelecido de acordo com as disposições do presente Protocolo determinará suas próprias regras de proceder.

ARTIGO IX

1. As decisões do Tribunal quanto ao seu proceder e aos seus locais de reunião bem como quanto a qualquer questão a ele submetida, serão tomadas por voto da maioria de seus membros; a ausência ou abstenção de um dos membros do Tribunal por cuja nomeação as Partes foram responsáveis não constituirá um impedimento a que o Tribunal chegue a uma decisão. Nos casos de igualdade de votos, o voto do Presidente será decisório.

2. As Partes deverão facilitar o trabalho do Tribunal e, em particular, de acordo com sua legislação e utilizando todos os meios ao seu dispor:

a) prover o Tribunal dos documentos necessários e informações;

b) permitir ao Tribunal, a entrada em seu território para ouvir testemunhas ou peritos e para visitar o local.

3. O afastamento ou ausência de uma Parte não constituirá um impedimento ao processo.

ARTIGO X

1. O Tribunal dará sua sentença dentro de um período de cinco meses a partir da data em que foi estabelecido, a menos que decida, em caso de necessidade, estender o limite de tempo por um período adicional que não exceda três meses.

A sentença do Tribunal será acompanhada de uma exposição de motivos. Deverá ser final e sem apelação e será comunicada ao Secretário-Geral da Organização. As Partes deverão dar cumprimento imediato à sentença.

2. Qualquer controvérsia que possa surgir entre as Partes, com relação à interpretação ou execução da sentença, pode ser submetida por qualquer Parte a julgamento do Tribunal que lavrou a sentença ou, se ele não mais estiver disponível, a outro Tribunal constituído para esse fim, do mesmo modo que o Tribunal original

A N E X O I
Regras para a Prevenção da
Poluição por Óleo

C A P Í T U L O I
Generalidades

R E G R A 1
Definições

Para os fins deste Anexo:

1. "Óleo" significa qualquer forma de petróleo incluindo óleo cru, óleo combustível, borra, resíduos de óleo e produtos refinados (outros que não os petroquímicos, os quais são assunto das disposições do Anexo II da presente Convenção) e, sem limitar a generalidade dos precedentes, inclui as substâncias relacionadas no Apêndice I desta Anexo.
2. "Mistura oleosa" significa uma mistura com qualquer conteúdo de óleo.
3. "Óleo combustível" significa qualquer óleo usado como combustível relativo às máquinas de propulsão e auxiliares do navio no qual tal óleo é transportado.
4. "Petroleiro" significa um navio construído ou adaptado principalmente para transportar óleo a granel nos compartimentos de carga e inclui transportadores combinados e qualquer "navio-tanque de produtos químicos", como definido no Anexo II da presente Convenção, quando estiver transportando uma carga, ou parte da carga, de óleo a granel.
5. "Transportador combinado" significa um navio projetado para transportar óleo ou cargas sólidas a granel.
6. "Navio novo" significa um navio:
 - a) para o qual foi assinado um contrato de construção após 31 de dezembro de 1975; ou
 - b) que, na falta de um contrato de construção, teve a quilha batida ou esteja num estágio similar de construção após 30 de julho de 1976; ou
 - c) cuja entrega se dê após 31 de dezembro de 1979; ou
 - d) que tenha sofrido uma grande obra de conversão:
 - i) para a qual o contrato tenha sido assinado após 31 de dezembro de 1975; ou
 - ii) que, na falta de um contrato, tenha iniciado os trabalhos de construção após 30 de junho de 1976; ou

iii) que tenha sido dado como pronto após 31 de dezembro de 1979.

7. "Navio existente" significa um navio que não é "navio novo".
8. "Grande obra de conversão" significa a conversão de um navio existente:
 - a) que altere substancialmente as dimensões ou capacidade de transporte do navio; ou
 - b) que muda o tipo do navio; ou
 - c) cuja intenção, na opinião da Administração, seja prolongar substancialmente seu tempo de vida; ou
 - d) que, por outro lado, o navio assim modificado como se fosse um navio novo, tornar-se-ia sujeito a importantes disposições da presente Convenção as quais não seriam a ele aplicáveis como um navio existente.
9. "Terra mais próxima" - o termo "da terra mais próxima" significa da linha - base a partir da qual é estabelecido o mar territorial do território em questão, de acordo com o direito internacional exceto que, para fins da presente Convenção, "da terra mais próxima" fora da costa nordeste da Austrália, significará a partir de uma linha traçada de um ponto na costa da Austrália na latitude 11°Sul, longitude 142°08' Leste para um ponto de latitude 10°35'Sul, longitude 141°55'Leste - daí para um ponto de latitude 10°00'Sul, longitude 142°00'Leste - daí para um ponto de latitude 09°10'Sul, longitude 143°52'Leste - daí para um ponto de latitude 09°00'Sul, longitude 144°30'Leste - daí para um ponto de latitude 13°00'Sul, longitude 144°00'Leste - daí para um ponto de latitude 15°00'Sul, longitude 146°00'Leste - daí para um ponto de latitude 18°00'Sul, longitude 153° 00'Leste - daí para um ponto na costa da Austrália na latitude 24°42'Sul, longitude 153°15'Leste.
10. "Área especial" significa uma área do mar onde, por reconhecidas razões técnicas, relacionadas com suas condições oceanográficas e ecológicas bem como pelas peculiaridades de seu tráfego, é exigida a adoção de métodos especiais obrigatórios para a prevenção da poluição do mar por óleo. As áreas especiais incluirão as relacionadas na Regra 10 deste Anexo.
11. "Razões instantânea de descarga do conteúdo de óleo" significa a razão de descarga de óleo em litros por hora num instante qualquer, dividida pela velocidade do navio em nós, no mesmo instante.
12. "Tanque" significa um compartimento fechado, formado pela estrutura permanente de um navio e que é projetado para o transporte de líquido a granel.
13. "Tanque lateral" significa qualquer tanque adjacente às chapas do costado.

14. "Tanque central" significa qualquer tanque entre anteparas longitudinais.

15. "Tanque de resíduo" significa um tanque designado especificamente para coletar as drenagens de tanque, lavagens dos tanques e outras misturas oleosas.

16. "Lastro limpo" significa o lastro de um tanque que, desde que transportou óleo pela última vez, foi submetido a tal limpeza que se esse lastro fosse descarregado de um navio que estivesse parado em águas limpas e tranquilas, em dia claro, não deixaria traços visíveis de óleo na superfície da água ou no litoral adjacente nem produziria borra ou emulsão sob a superfície da água ou sobre o litoral adjacente. Se o lastro for descarregado por meio de um sistema de controle e monitoragem de descarga de óleo aprovado pela Administração, a indicação, baseada em tal sistema, de que o conteúdo de óleo do efluente não excede 15 partes por milhão constituirá prova de que o lastro está limpo, não obstante a presença de traços visíveis.

17. "Lastro segregado" significa a água de lastro, introduzida num tanque o qual é completamente separado da carga do óleo e do sistema de óleo combustível e permanentemente destinado ao transporte de lastro ou de lastro e cargas outras que não sejam óleo ou substâncias nocivas como definidas nos Anexos da presente Convenção.

18. "Comprimento" (L) significa 96 por cento do comprimento total sobre uma linha d'água a 85 por cento do menor pontal moldado medido a partir do topo da quilha ou o comprimento a partir da parte anterior da roda de proa até o eixo da madre do leme, na mencionada linha d'água, se esse último for maior. Em navios projetados com inclinação de quilha, a linha d'água na qual este comprimento é medido, deverá ser paralela à linha d'água projetada. O comprimento (L) será medido em metros.

19. "Perpendiculares a vante e a ré" serão tomadas nas extremidades de vante e de ré do comprimento (L). A perpendicular de vante coincidirá com a parte anterior da roda de proa na linha d'água em que é medido o comprimento.

20. "Meio navio" situa-se na metade do comprimento (L).

21. "Boca" (B) significa a largura máxima do navio, medida a meio navio até a linha moldada da caverna num navio de casco metálico e até a superfície externa do casco num navio de casco de qualquer outro material. A boca (B) será medida em metros.

22. "Porte Bruto" (tpb) significa a diferença em toneladas métricas entre o deslocamento de um navio em água de densidade de 1,025 na linha d'água de carga correspondente à borda livre de verão determinada e o deslocamento leve do navio.

23. "Deslocamento leve" significa o deslocamento de um navio em toneladas métricas, sem carga, sem óleo combustível, sem óleo lubrificante, sem água de lastro, sem água doce e sem água para alimentação das caldeiras nos respectivos tanques, sem provisões, sem passageiros e seus pertences.

24. "Permeabilidade" de um compartimento significa a razão do volume interno desse compartimento que se admite ser ocupado por água para o volume total desse compartimento.

25. "Volumes" e "Áreas" num navio serão calculados em todos os casos para as linhas moldadas.

26. a 30.*

* Modificado pelo Protocolo de 1978

R E G R A 2

Aplicação

1.. A menos que expressamente estabelecido de outro modo, as disposições deste Anexo aplicar-se-ão a todos os navios.

2. Em navios outros que não os petroleiros, providos de compartimentos de carga, contruídos e utilizados para o transporte de óleo a granel e com uma capacidade total de 200 metros cúbicos ou mais, os requisitos das Regras 9, 10, 14, 15, (1), (2) e (3), 18, 20 e 24 (4) deste Anexo para petroleiros aplicar-se-ão também na construção e operação desses compartimentos, exceto que, quando a capacidade total for de menos de 1000 metros cúbicos podem ser aplicados os requisitos da Regra 15 (4) deste Anexo em lugar da Regra 15 (1), (2) e (3).

3. Quando for transportada, num compartimento de carga de um petroleiro, uma carga sujeita às disposições do Anexo II da presente Convenção, também serão aplicados os requisitos apropriados desse Anexo II.

4. a) Qualquer "hydrofoil", veículo a colchão de ar e outro novo tipo de embarcação (embarcação próxima à superfície, embarcação submarina, etc) cujas características de construção são tais que tornam sem razão de ser ou impraticável a aplicação de qualquer das disposições dos Capítulos II e III deste Anexo, relativas à construção e equipamento, pode ser dispensado pela Administração do atendimento de tais disposições desde que a construção e o equipamento desse navio, levando em consideração o serviço a que é destinado, forneça uma proteção equivalente contra a poluição por óleo.

b) Os detalhes de qualquer isenção desse tipo, concedida pela Administração, deverão ser indicados no Certificado referido na Regra 5 deste Anexo.

c) A Administração que conceder qualquer isenção desse tipo, deverá, logo que possível, mas não mais de noventa dias após, comunicar à Organização os pormenores da mesma as razões dela, devendo a Organização disseminá-los para as Partes da Convenção, como informação e para ação apropriada, se couber.

R E G R A 3

Equivalentes

1. A Administração pode permitir que qualquer instalação, material, aparelho ou dispositivo sejam dotadas num navio como uma alternativa aos requeridos por este Anexo se tais instalações, materiais, aparelhos ou dispositivos, forem, pelo menos, tão eficazes quanto os exigidos por este Anexo. Esta prerrogativa da Administração não a autoriza a substituir, a título de equivalência, as prescrições das Regras do presente Anexo, em matéria de concepção e construção, por métodos operativos que tenham por finalidade o controle da descarga de óleo.

2. A Administração que permitir uma instalação, equipamento, aparelho ou dispositivo como alternativa aos requeridos por este Anexo deverá comunicar tal fato à Organização para que esta dissemine às Partes da Convenção os detalhes, como informação e para ação apropriada, se couber.

R E G R A 4*

Vistorias

1. Todo petroleiro, de arqueação bruta igual ou superior a 150 e todo outro navio, de arqueação bruta igual ou superior a 400 estará sujeito às vistorias abaixo especificadas.

- a) Uma vistoria inicial antes de o navio entrar em serviço ou antes de ter sido emitido, pela primeira vez, o Certificado exigido pela Regra 5 deste Anexo e que deverá incluir uma vistoria completa de sua estrutura, equipamento, instalações, dispositivos e material, na medida em que o navio é obrigado por este Anexo. Esta vistoria deve ser tal que assegure que a estrutura, equipamento, as instalações, os dispositivos e o material atendem plenamente aos requisitos aplicáveis deste Anexo.
- b) Vistorias periódicas, a intervalos especificados pela Administração mas que não excedam 5 anos, deverão ser feitas de modo a assegurar que a estrutura, equipamento, instalações, dispositivos e material atendem plenamente aos requisitos aplicáveis deste Anexo. Todavia, onde a duração do Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo (1973) for prorrogada como especificado na Regra 8 (3) ou (4) deste Anexo, o intervalo da vistoria periódica pode ser correspondentemente aumentado.
- c) Vistorias intermediárias, a intervalos de tempo especificados pela Administração mas que não excedam 30 meses, deverão ser feitas de modo a assegurar que o equipamento e os sistemas de bomba e tubulações associados, incluindo os sistemas de monitoragem e controle da descarga de óleo, o equipamento separador de água - óleo e os sistemas de filtração de óleo atendem plenamente aos requisitos aplicáveis deste Anexo e estão em boas condições de funcionamento.

Tais vistorias intermediárias se apoiarão no Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo (1973) emitido de acordo com a Regra 5 deste Anexo.

2. A Administração estabelecerá medidas apropriadas para os navios que não estejam sujeitos às disposições do parágrafo (1) desta Regra, a fim de assegurar que atendem às disposições aplicáveis deste Anexo.

3. As vistorias do navio relacionadas com a execução das disposições deste Anexo serão levadas a efeito por oficiais da Administração. A Administração pode, contudo, encarregar das vistorias, peritos nomeados para este fim ou organizações por ela reconhecidas. Em qualquer caso a Administração garantirá a execução completa e a eficiência das vistorias.

4. Após ter sido terminada qualquer vistoria do navio de acordo com esta Regra, não poderá ser feito qualquer modificação significativa na estrutura, equipamento, instalações, dispositivos ou material cobertos pela vistoria sem a sanção da Administração, exceto a substituição direta de tais equipamentos ou instalações.

* Modificado pelo Protocolo de 1978

R E G R A 5*

Emissão de Certificados

1. Após a vistoria deverá ser emitido um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo (1973), de acordo com as disposições da Regra (4) deste Anexo, para qualquer petroleiro de arqueação bruta igual ou superior a 150 e para qualquer outro navio de arqueação bruta igual ou superior a 400, que sejam utilizados em viagens para portos ou terminais ao largo sob a jurisdição de outras Partes da Convenção. No caso de navio existente aplicar-se-á este requisito 12 meses após entrada em vigor da presente Convenção.

2. Tal Certificado será emitido pela Administração ou por pessoas ou organizações por ela devidamente autorizadas. Em todos os casos a Administração assume plena responsabilidade pelo Certificado.

R E G R A 6*

Emissão de um Certificado por outro Governo

1. O Governo de uma Parte da Convenção pode, a pedido da Administração, compelir um navio a ser vistoriado e, caso se certifique de que o mesmo está cumprindo com as disposições deste Anexo, deverá emitir ou autorizar a emissão de um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo (1973) para o navio, de acordo com este Anexo.

2. Uma cópia do Certificado e uma cópia do relatório da vistoria serão remetidos, tão logo possível, para a Administração que solicitou a vistoria.

3. Um Certificado assim emitido deverá conter uma anotação de que o foi por solicitação da Administração e terá o mesmo valor, sendo reconhecido da mesma maneira que um Certificado emitido de acordo com a Regra 5 deste Anexo.

4. Nenhum Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo (1973) será emitido para um navio que esteja autorizado a arvorar a bandeira de um Estado que não seja uma Parte.

* Modificadas pelo Protocolo de 1978

R E G R A 7*

Forma de Certificado

O Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo (1973) será redigido em uma língua oficial do país que o emite na forma correspondente ao modelo existente no Apêndice II a este Anexo. Se a língua utilizada não for o inglês nem o francês o texto deverá conter uma versão numa dessas línguas.

R E G R A 8*

Duração do Certificado

1. Um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo (1973) será emitido para um período especificado pela Administração, o qual não excederá 5 anos a partir da data da emissão, exceto como estabelecido nos parágrafos (2), (3) e (4) desta Regra.

2. Se um navio, na ocasião em que expirar o prazo do Certificado, não estiver num porto ou terminal ao largo sob a jurisdição da Parte da Convenção cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar, o Certificado pode ser prorrogado pela Administração, mas essa prorrogação somente será concedida com o fim de permitir que o navio termine sua viagem para o Estado cuja bandeira está autorizado a arvorar ou para aquele em que será vistoriado e isto somente nos casos em que pareça ser correto e razoável fazê-lo.

3. Nenhum Certificado será deste modo prorrogado por um período de mais de 5 meses e um navio para o qual tenha sido concedida tal prorrogação não deverá, em sua chegada ao Estado cuja bandeira está autorizado a arvorar ou ao porto em que está para ser vistoriado, ser autorizado, em virtude de tal prorrogação, a deixar esse porto ou Estado sem que tenha obtido novo Certificado.

4. Um Certificado que não tenha sido prorrogado de acordo com disposições do parágrafo (2) desta Regra, pode ser prorrogado pela Administração, por um período de graça de até um mês a partir da data de expiração nele estabelecida.

5. Um Certificado deixará de ser válido se alterações significativas tenham sido realizadas na construção, equipamento,

instalações, arranjos ou material, determinadas sem a sanção da Administração, exceto a substituição pura e simples de tal equipamento ou instalações, ou se as vistorias intermediárias especificadas pela Administração de acordo com a Regra 4 (1) (c) deste Anexo não tiverem sido feitas.

6. Um Certificado emitido para um navio deixará de ser válido quando esse navio for transferido para a bandeira de um outro Estado, exceto como estipulado no parágrafo (7) desta Regra.

7. Na transferência de um navio para a bandeira de uma outra Parte, o Certificado permanecerá em vigor por um período que não deve exceder 5 meses desde que não venha a expirar antes do término desse período ou até que a Administração emita um Certificado que o substitua, dos dois o que ocorrer mais cedo. Tão logo seja possível, após ter tido lugar a transferência, o Governo da Parte cuja bandeira o navio estava anteriormente autorizado a arvorar, remeterá para a Administração uma cópia do Certificado do navio antes da transferência e, se disponível, uma cópia do relatório de vistoria pertinente.

* Modificados pelo Protocolo de 1978

C A P Í T U L O I I

Requisitos para o Controle da Poluição Operacional

R E G R A 9*

1. Sujeita às disposições das Regras 10 e 11 deste Anexo e ao parágrafo (2) desta Regra, qualquer descarga de óleo ou misturas oleosas no mar, proveniente de navios aos quais este Anexo se aplica, será proibida, exceto quando forem satisfeitas todas as condições seguintes:

a) para um petroleiro, exceto como estabelecido na alínea (b) deste parágrafo:

I) o petroleiro não esteja dentro de uma área especial;

II) o petroleiro esteja a mais de 50 milhas náuticas da terra mais próxima;

III) o petroleiro esteja navegando na sua rota;

IV) o regime instantâneo da descarga do conteúdo de óleo não exceda 60 litros por milha náutica;

V) a quantidade total de óleo descarregado no mar não ultrapasse, em petroleiros existentes, 1/15.000 da quantidade total da carga especificada da qual o resíduo constitui uma parte e em petroleiros novos, 1/30.000 da quantidade total da carga especificada, da qual o resíduo constitui uma parte;

VI) o petroleiro possua em operação, exceto como estabelecido na Regra 15 (5) e (6) deste Anexo, um sistema de monitoragem e controle da descarga de óleo e um sistema de tanque de resíduo, como exigido pela Regra 15 deste Anexo;

b) proveniente de um navio de tonelagem bruta de arqueação igual ou superior a 400 toneladas que não seja um petroleiro e proveniente dos porões dos compartimentos das máquinas de um petroleiro, excluindo os porões dos compartimentos das bombas de carga, a menos que misturada com resíduos do óleo da carga;

I) o navio não esteja dentro de uma área especial;

II) o navio esteja a mais de 12 milhas náuticas da terra mais próxima;

III) o navio esteja navegando na sua rota;

IV) o conteúdo de óleo do efluente seja de menos de 100 partes por milhão; e

V)* o navio possua em operação um sistema de monitoragem e controle da descarga de óleo, um equipamento separador óleo água, um sistema de filtração de óleo ou outra instalação como exigido pela Regra 16 deste Anexo.

2. No caso de um navio de arqueação bruta inferior a 400 que não seja um petroleiro, enquanto fora de uma área especial, a Administração deverá assegurar que está equipado, tanto quanto praticável e razoável, com instalações para armazenagem a bordo dos resíduos de óleo e sua descarga para instalações de recebimento ou para o mar, de conformidade com os requisitos do parágrafo (1) (b) desta Regra.

3. Sempre que sejam observados traços visíveis de óleo na superfície da água ou abaixo dela, nas vizinhanças imediatas de um navio ou em sua esteira, os Governos das Partes da Convenção deverão, na medida em que sejam razoavelmente capazes de fazê-lo, investigar imediatamente os fatos, no sentido de verificar se houve uma violação das disposições desta Regra ou da Regra 10 deste Anexo. A investigação incluirá, em particular, as condições de vento em mar, a derrota e a velocidade do navio, outras possíveis origens dos traços visíveis nas vizinhanças e quaisquer registros pertinentes de descarga de óleo.

4.* As disposições do parágrafo (1) desta Regra não se aplicarão a descarga de lastro limpo ou segregado. As disposições da alínea (1) (b) desta Regra não se aplicarão à descarga de misturas oleosas que, sem diluição, tenha um conteúdo de óleo que não exceda 15 partes por milhão.

5. Nenhuma descarga no mar deverá conter produtos químicos ou outras substâncias em quantidades ou concentrações que sejam perigosas

para o ambiente marinho ou produtos químicos ou outras substâncias introduzidas com o fim de burlar as condições de descarga especificadas nesta Regra.

6. Os resíduos de óleo que não possam ser descarregados no mar de conformidade com os parágrafos (1), (2) e (4) desta Regra deverão ser retidos a bordo ou descarregados em instalações de recebimento.

* Modificada pela Emenda de 1984

R E G R A 10*

Métodos para a Prevenção da Poluição por Óleo Proveniente de Navios Quando Operando em Áreas Especiais

1. Para os fins deste Anexo as áreas especiais são a área do Mar Mediterrâneo, a área do Mar Báltico, a área do Mar Negro, a área do Mar Vermelho e "área dos Golfos", as quais são definidas como se segue:

- a) a área do Mar Mediterrâneo significa o próprio Mar Mediterrâneo incluindo seus golfos e mares tendo como limite entre os Mares Mediterrâneo e Negro o paralelo de $41^{\circ}N$ e como limite a oeste do Estreito de Gibraltar no meridiano de $5^{\circ}36'W$;
- b) a área do Mar Báltico significa o próprio Mar Báltico com o golfo de Bothnia, o golfo da Finlândia e a entrada do Mar Báltico limitada pelo paralelo do Skaw no Skagerrak aos $57^{\circ}44,8'N$;
- c) a área do Mar Negro significa o próprio Mar Negro tendo como limite entre os Mares Mediterrâneo e Negro o paralelo de $41^{\circ}N$;
- d) a área do Mar Vermelho significa o próprio Mar Vermelho incluindo os Golfos de Suez e Aquaba e limitado ao Sul pela loxodrômica entre Ras si Ane ($12^{\circ}8,5'N$, $43^{\circ}19,6'E$) e Huns Murad ($12^{\circ}40,4'N$, $43^{\circ}30,2'E$);
- e) a área dos Golfos significa a área de mar localizada a noroeste da loxodrômica entre Ras al Hadd ($22^{\circ}30'N$, $59^{\circ}48'E$) e Ras Al Fasteh ($25^{\circ}04'N$, $61^{\circ}25'E$).

2.* a) Sujeitas às disposições da Regra 11 deste Anexo, qualquer descarga de óleo ou mistura oleosa no mar, proveniente de qualquer petroleiro bem como de qualquer navio de arqueação bruta igual ou superior a 400 que não seja petroleiro, quando estiverem numa área especial, será proibida.

b) Tais navios, quando estiverem numa área especial, manterão a bordo toda a drenagem de óleo e borra, lastro sujo e água de lavagem dos tanques, descarregando-as somente nas instalações de recebimento.

3.* a) Sujeita às disposições da Regra (11) deste Anexo, qualquer descarga de óleo ou mistura oleosa no mar, proveniente de um navio de tonelage bruta de arqueação inferior a 400 toneladas que não seja petroleiro, será proibida quando estiver numa área especial, exceto quando o conteúdo de óleo do efluente sem diluição, não exceder 15 partes por milhão ou, alternativamente, quando forem satisfeitas, em sua totalidade, as seguintes condições:

- I) o navio esteja navegando na sua rota;
 - II) o conteúdo de óleo do efluente for de menos de 100 partes por milhão; e
 - III) a descarga for feita o mais afastado possível de terra, mas, em hipótese alguma, a menos de 12 milhas náuticas da terra próxima.
- b) Nenhuma descarga no mar deverá conter produtos químicos ou outras substâncias em quantidade ou concentração que sejam perigosas para o ambiente marinho ou produtos químicos ou outras substâncias introduzidas com o fim de burlar as condições de descarga especificadas nesta Regra.
- c) Os resíduos de óleo que não possam ser descarregados no mar em conformidade com a alínea (a) deste parágrafo deverão ser mantidos a bordo ou descarregados em instalações de recebimento.

4. As disposições desta Regra não se aplicam a descarga de lastro limpo ou segregado.

5. Nada nesta Regra proibirá um navio, numa viagem em que somente uma parte se faça em área especial, de proceder à descarga fora da área especial, de acordo com a Regra 9 deste Anexo.

6. Sempre que sejam observados traços visíveis de óleo na superfície da água ou abaixo dela, nas vizinhanças imediatas de um navio ou em sua esteira, os Governos da Parte da Convenção deverão, na medida em que sejam razoavelmente capazes de fazê-lo, investigar imediatamente os fatos, no sentido de verificar se houve uma violação das disposições desta Regra ou da Regra 9 deste Anexo. A investigação incluirá, em particular, as condições de vento e mar, a derrota e a velocidade do navio, outras possíveis origens dos traços visíveis nas vizinhanças e quaisquer registros pertinentes de descarga de óleo.

Instalações de recebimento dentro de áreas especiais.

a) Áreas do Mar Mediterrâneo, Mar Negro e Mar Báltico.

- I) O Governo de cada Parte da Convenção cuja linha de costa faz limite com uma dada área especial, compromete-se a assegurar que até 1º de janeiro de 1977 todos os terminais de carregamento e portos de reparo dentro da área especial serão providos de instalações adequadas para o recebimento e tratamento

e todo o lastro sujo e água de lavagem dos tanques provenientes de petroleiros. Além disso, todos os portos dentro da área especial serão providos de instalações de recebimento adequadas para outros resíduos e misturas oleosas provenientes de todos os navios. Tais instalações deverão ter capacidade adequada para atender às necessidades dos navios que as utilizem sem que venham a atrasá-los indevidamente.

II) O Governo de cada Parte tendo sob sua jurisdição entradas para vias marítimas com pouca profundidade que possam exigir uma redução de calado por meio de descarga de lastro, comprometa-se a assegurar o fornecimento das instalações referidas na alínea (a) (I) deste parágrafo, porém com a condição de que os navios que necessitarem descarregar resíduos ou lastros sujo poderão estar sujeitos a algum atraso.

III) Durante o período entre a entrada em vigor da presente Convenção (se antes de 19 de janeiro de 1977) e 19 de janeiro de 1977 os navios quando estiverem navegando em áreas especiais deverão cumprir com os requisitos da Regra 9 deste Anexo. Contudo, os Governos das Partes cujas linhas de costa fazem limite com qualquer das áreas especiais, de conformidade com esta alínea podem estabelecer uma data anterior a 19 de janeiro de 1977 mas posterior à entrada em vigor da presente Convenção, a partir da qual os requisitos desta Regra a respeito de áreas especiais em questão passarão a ter efeito:

1) se todas as instalações de recebimento exigidas tiverem sido providenciadas até a data assim estabelecida; e

2) contando que as Partes interessadas notifiquem a Organização sobre a data assim estabelecida, com antecedência de 6 meses, para divulgação às outras Partes.

IV) Após 19 de janeiro de 1977 ou após a data estabelecida de acordo com a alínea (a) (III) deste parágrafo, caso essa seja anterior, cada Parte notificará a Organização para que sejam transmitidas aos Governos Contratantes, todos os casos em que as instalações de recebimento forem julgadas inadequadas.

b) Área do Mar Vermelho e Área dos Golfos.

I) O Governo de cada Parte cuja linha de costa faz limite com áreas especiais comprometem-se a assegurar que, tão logo seja possível, todos os terminais de carregamento de óleo e portos de reparo, dentro dessas áreas especiais, serão providos de instalações

adequadas ao recebimento e tratamento de todo o lastro sujo e água de lavagem dos tanques provenientes de petroleiros. Além disso, todos os portos dentro da área especial serão providos de instalações de recebimento adequadas para outros resíduos e misturas oleosas de todos os navios. Tais instalações deverão ter capacidade adequada para atender às necessidades de todos os navios que as utilizem sempre que venham a atrasá-los indevidamente

- II) O Governo de cada Parte tendo sob sua jurisdição entradas para vias marítimas com pouca profundidade que possam exigir uma redução de calado por meio da descarga de lastro, compromete-se a assegurar o fornecimento das instalações referidas na alínea (b) (I) deste parágrafo, porém com a condição de que os navios que necessitarem descarregar resíduos ou lastro sujo, poderão estar sujeitos a algum atraso.
- III) Cada Parte interessada notificará a Organização sobre as medidas tomadas de conformidade com as disposições da alínea (b) (I) e (II) deste parágrafo. Em seguida ao recebimento de notificações a Organização estabelecerá uma data a partir da qual passarão a vigorar os requisitos desta Regra a respeito da área em questão. A Organização notificará todas as Partes sobre a data assim estabelecida com antecedência de pelo menos 12 meses.
- IV) Durante o período entre a entrada em vigor da presente Convenção e a data assim estabelecida, os navios enquanto navegarem na área especial cumprirão com os requisitos da Regra 9 deste Anexo.
- V) Após tal data os petroleiros carregando nos portos dessa área especial onde ainda não haja disponibilidade de tais instalações cumprirão também, totalmente com os requisitos desta Regra. Contudo, os petroleiros que entrem nessas áreas especiais para carregarem deverão envidar todos os esforços a fim de entrar na área somente com lastro limpo a bordo.
- VI) Após a data em que passarem a vigorar os requisitos para a área especial em questão, cada Parte notificará a Organização, para comunicação às Partes interessadas, sobre todos os casos em que as instalações forem julgadas inadequadas.
- VII) De qualquer forma, as instalações de recebimento, prescritas na Regra 12 deste Anexo, deverão ser providas até 1º de janeiro de 1977 ou um ano após a data da entrada em vigor da presente Convenção, se esta data for posterior.

* Modificadas pelas Emendas de 1984

R E G R A 11

Exceções

As Regras 9 e 10 deste Anexo não se aplicam:

a) à descarga de óleo ou mistura oleosa no mar, necessária para fins de garantir a segurança de um navio ou salvar vida humana no mar; ou

b) à descarga de óleo ou mistura oleosa no mar resultante de avarias num navio ou em seu equipamento;

I) desde que tenham sido tomadas as precauções razoáveis, após a ocorrência da avaria ou descoberta do vazamento com o propósito de prevenir ou minimizar a descarga; e

II) exceto se o armador ou o Comandante agirem, seja com intenção de provocar danos ou seja com negligência e com conhecimento de que poderiam, provavelmente, ocorrer a avaria; ou

c) a descarga no mar de substâncias contendo óleo, aprovado pela Administração, quando usada para fins de combate específico e incidentes com poluição a fim de minimizar os danos por poluição. Qualquer dessas descargas estarão sujeitas a aprovação de qualquer Governo em cuja jurisdição é considerado que ocorra a descarga.

R E G R A 12

Instalações de Recebimento

1. Sujeito às disposições da Regra 10 deste Anexo, o Governo de cada Parte compromete-se a assegurar a instalação, nos terminais de carregamento de óleo, portos de reparos e outros portos em que navios tenham resíduos de óleo para descarregar, de meios para o recebimento de tais resíduos e misturas oleosas como sobras de petroleiros e outros navios, adequados para atender as necessidades dos navios que os utilizem sem causar uma demora excessiva dos mesmos.

2. Instalações de recebimento de acordo com o parágrafo (1) desta Regra deverão ser providas em:

a) todos os portos e terminais em que é feito o carregamento de óleo cru em petroleiros que tenham completado, imediatamente antes da chegada, uma viagem com lastro a qual não tenha sido de mais de 72 horas ou de mais de 1200 milhas;

b) todos os portos e terminais em que é feito o carregamento de petroleiros com óleo que não seja cru a granel, numa quantidade média de mais de 1000 toneladas métricas por dia;

c) todos os portos que tenham estaleiros de reparos de navios ou instalação de limpeza de tanques;

- d) todos os portos e terminais que operem com navios providos de tanque(s) de resíduos exigido(s) pela Regra 17 deste Anexo.
- e) todos os portos em que as águas oleosas de porão e outros resíduos não possam ser descarregadas de acordo com a Regra 9 deste Anexo; e
- f) todos os portos de carregamento para cargas a granel no que se relaciona aos resíduos de óleo dos transportadores combinados que não podem ser descarregados de acordo com a Regra 9 deste Anexo.

3. A capacidade das instalações de recebimento deve ser como se segue:

- a) Os terminais de carregamento de óleo cru deverão ter instalações de recebimento suficientes para receber óleo e misturas oleosas, provenientes de todos os petroleiros em viagens como descritas no parágrafo (2) (a) desta Regra, que não possam ser descarregados de acordo com as disposições da Regra 9 (I) (a) deste Anexo.
- b) Os portos de carregamento e os terminais referidos no parágrafo (2) (b) desta Regra deverão ter instalações de recebimento suficientes para receber óleo e misturas oleosas provenientes de petroleiros que tenham carga de óleo que não seja óleo cru a granel e que não possam ser descarregados de acordo com as disposições da Regra 9 (I) (a) deste Anexo.
- c) Todos os portos que tenham estaleiros de reparos de navios ou recursos para limpeza de tanques deverão possuir instalações de recebimento suficientes para receber todos os resíduos e misturas oleosas, mantidos a bordo para despejo, provenientes de navios, antes de entrada nos estaleiros ou instalações de limpeza.
- d) Todas as instalações de recebimento existentes em portos e terminais de acordo com o parágrafo (2) (d) desta Regra deverão ser suficientes para receber todos os resíduos retidos de acordo com a Regra 17 deste Anexo, provenientes de todos os navios de que se possa razoavelmente esperar que escalem em tais portos e terminais.
- e) Todas as instalações de recebimento providas em portos e terminais em atendimento a esta Regra deverão ser suficientes para receber águas oleosas de porão e outros resíduos que não possam ser descarregados de acordo com a Regra 9 deste Anexo.
- f) As instalações de recebimento existentes nos portos de carregamento para cargas a granel deverão levar em conta os problemas especiais dos transportadores combinados, como apropriado.

4. As instalações de recebimento prescritas nos parágrafos 2 e 3 desta Regra deverão estar disponíveis antes de um ano após a data da entrada em vigor da presente Convenção ou a 1º de janeiro de 1977 - das duas a que ocorrer mais tarde.

5. Cada Parte notificará a Organização, para transmissão às Partes interessadas, todos os casos em que sejam julgadas inadequadas as instalações providas de acordo com esta Regra.

R E G R A 13*

Petroleiros de Lastro Segregado

1. Todo petroleiro novo de tonelage igual ou superior a 70.000 toneladas de porte bruto será provido de tanques de lastro segregado e atenderá aos requisitos desta Regra.

2.* A capacidade dos tanques de lastro segregado deverá ser determinada de modo que o navio possa operar com segurança em viagens com lastro sem que recorra aos tanques de óleo para lastro d'água, exceto como estipulado no parágrafo 3 desta Regra. Em todos os casos, contudo, a capacidade dos tanques de lastro segregado deverá ser, pelo menos, tal que em qualquer condição de lastro em qualquer parte da viagem, incluindo as que consistam de peso leve acrescido somente de lastro segregado, os calados e o trim possam preencher cada um dos seguintes requisitos:

- a) o calado moldado a meio navio (dm) em metros (sem levar em conta qualquer deformação do navio) não deverá ser inferior a:

$$dm = 2,0 + 0,02L;$$

- b) os calados nas perpendiculares AV e AR deverão corresponder aos determinados pelo calado a meio (dm), como especificado na alínea (a) deste parágrafo, em associação com o trim pela popa não superior a 0,015L; e

- c) em qualquer caso o calado na perpendicular AR não deverá ser menor do que aquele necessário para obter a imersão total dos hlices.

3.§* Em nenhum caso a água de lastro será transportada nos tanques de óleo exceto em condições de tempo tão severas que, na opinião do Comandante, seja necessário transportar água de lastro adicional em tanques de óleo, para a segurança do navio. Água de lastro adicional será tratada e descarregada em conformidade com a Regra 9 e de acordo com os requisitos da Regra 15 deste Anexo, devendo ser feito um lançamento no Livro de Registro de Óleo referido na Regra 20 deste Anexo.

4. Qualquer petroleiro que não seja obrigado a possuir tanques de lastro segregado de acordo com o parágrafo (1) desta Regra pode, contudo, ser qualificado como um petroleiro de lastro segregado, desde que, no caso de um petroleiro de comprimento igual ou superior a 150

metros, atenda ele totalmente aos requisitos dos parágrafo (2) e (3) desta Regra e no caso de petroleiro de comprimento inferior a 150 metros as condições de lastro segregado deverão satisfazer a Administração.

- * Modificado pelo Protocolo de 1978; Modificada pelas Emendas de 1984
- * Modificada pelas Emendas de 1984
- § Instituídas pelo Protocolo de 1978

R E G R A S 13A*§, 13B*§, 13C*§, 13D*§, 13E*§

R E G R A 14*

Segregação de Óleo e Lastro de Água

1. Exceto como estabelecimento no parágrafo (2) desta Regra, nos navios novos de arqueação bruta igual ou superior a 4.000 que não sejam petroleiros e nos petroleiros novos de arqueação bruta igual ou superior a 150, nenhuma água de lastro será transportada em qualquer tanque de óleo combustível.

2. Onde condições anormais ou a necessidade de transportar grandes quantidades de óleo combustível tornar necessário o transporte de água de lastro que não seja um lastro limpo em qualquer tanque de óleo combustível, essa água de lastro será descarregada em instalações de recebimento ou no mar, de conformidade com a Regra 9, utilizando-se o equipamento especificado na Regra 16 (2) deste Anexo e será feito um lançamento a respeito no Livro Registro de Óleo.

3. Todos os outros navios deverão atender aos requisitos do parágrafo (1) desta Regra tanto quanto seja possível e razoável.

- * Modificada pelas Emendas de 1984
- § Instituídas pelo Protocolo 1978

R E G R A 15§*

Retenção de Óleo a Bordo

1. Sujeitos às disposições dos parágrafos (5) e (6) desta Regra, os petroleiros de arqueação bruta igual ou superior a 150 serão equipados com instalações de acordo com os requisitos dos parágrafos (2) e (3) desta Regra, sob a condição de que nos casos de petroleiros existentes os requisitos para os sistemas de monitoragem e controle da descarga de óleo e arranjo dos tanques de resíduos serão aplicados três anos após a data de entrada em vigor da presente Convenção.

2. a) Devem ser fornecidos meios adequados para limpeza dos tanques de carga e transferência dos resíduos de lastro sujo e lavagens de tanques, dos tanques de carga para um tanque de resíduo aprovado pela Administração.

Em petroleiros existentes qualquer tanque de carga pode ser escolhido para ser tanque de resíduo.

b) Neste sistema, instalações devem ser providas para transferir os resíduos de óleo para um tanque de resíduo ou para uma combinação de tanques de resíduo de tal modo que qualquer efluente descarregado no mar o seja de maneira a cumprir com as disposições da Regra 9 deste Anexo.

c)* Os arranjos dos tanques de resíduo ou combinação de tanques de resíduos terão uma capacidade necessária para guardar os resíduos oriundos da lavagem dos tanques, resíduos de óleo e resíduos de lastro sujo mas cujo total não deve ser de menos de 3 por cento da capacidade de transporte de óleo do navio, exceto que, onde forem instalados tanques de lastro segregado, de acordo com a Regra 13 deste Anexo ou onde dispositivos tais como adutores que envolvam a utilização de água adicional para a lavagem não forem instalados, a Administração pode aceitar 2 por cento. Petroleiros novos de mais de 70.000 toneladas de porte bruto deverão ser providos de dois tanques de resíduo pelo menos.

d) Os tanques de resíduos serão assim projetados, particularmente a respeito das posições das entradas e saídas, diafragmas ou vertedores, se instalados, de modo a evitar uma turbulência excessiva e arrastamento de óleo ou emulsão com a água.

3. a)* Deverá ser instalado um sistema de monitoragem e controle da descarga de óleo, aprovado pela Administração. Ao considerar o projeto do medidor do conteúdo de óleo a ser incorporado ao sistema, a Administração deverá ter atenção às especificações recomendadas pela Organização*. O sistema deverá ser equipado com um mecanismo de registro para fornecer um registro contínuo da descarga em litros por milha náutica e a quantidade total descarregada, ou o conteúdo de óleo e a razão de descarga. Este registro deverá identificar a hora e a data e será mantido pelo menos, por três anos. O sistema monitor e de controle da descarga de óleo deverá entrar em operação quando houver qualquer descarga do efluente para o mar e deverá ser tal que assegure que qualquer descarga de mistura oleosa cesse imediatamente quando a razão instantânea de descarga de óleo exceda a permitida pela Regra 9 (1) (a) deste Anexo. Qualquer falha desse sistema monitor e de controle deverá parar a descarga e deve ser anotada no Livro Registro de óleo. Um método alternativo, operado manualmente, deverá ser provido e pode ser usado no caso de tal falha, mas a unidade defeituosa deverá ser posta a operar antes que o petroleiro inicie sua próxima viagem lastrado, a menos que se dirija para um porto de reparos. Os petroleiros existentes cumprirão com todas as disposições acima especificadas exceto que a parada da descarga pode ser realizada manualmente e a razão de descarga pode ser estimada pelas características da bomba.

b) Deverão ser providos detedores de interface de óleo/água eficazes, aprovados pela Administração para uma determinação rápida e precisa da interface de óleo/água nos tanques de resíduo e deverão estar disponíveis para uso em outros tanques onde for efetuada a separação de óleo e água e dos quais se pretende descarregar o efluente diretamente para o mar.

c) As instruções de operação do sistema deverão estar de acordo com um manual de operação aprovado pela Administração. Devem elas cobrir as operações tanto manual como automática e se destinarão a assegurar que em nenhum momento o óleo será descarregado exceto em cumprimento das condições especificadas na Regra 9 deste Anexo.*

4. Os requisitos dos parágrafos (1), (2) e (3) desta Regra não se aplicarão a petroleiros de arqueação bruta inferior a 150, para os quais o controle da descarga de óleo, de acordo com a Regra 9 deste Anexo, será efetuado pela retenção do óleo a bordo com descarga subsequente, de todas as lavagens contaminadas, em instalações de recebimento. A quantidade total de água e óleo usada para a lavagem e recolhida em seguida a um tanque de armazenagem será registrada no Livro de Registro de Óleo. Esta quantidade total será descarregada em instalações de recebimento a menos que tenham sido feitos arranjos adequados de modo a assegurar que qualquer efluente, cuja descarga no mar seja permitida, seja eficazmente controlado de modo a garantir o cumprimento das disposições da Regra 9 deste Anexo.

5.* A Administração pode dispensar os requisitos dos parágrafos (1), (2) e (3) desta Regra para qualquer petroleiro engajado exclusivamente em viagens de 72 horas ou menos de duração e dentro de 50 milhas náuticas da terra mais próxima, desde que o petroleiro não seja obrigado a possuir e não possua um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo (1973). Qualquer uma dessas dispensas será sujeita à condição de que o petroleiro deverá reter a bordo todas as misturas oleosas para posterior descarga em instalações de recebimento e que a Administração declare como adequadas as instalações disponíveis para o recebimento de tais misturas oleosas.

6. Quando o equipamento que, na opinião da Administração, é exigido pela Regra 9 (1) (a) (VI) deste Anexo e especificado na alínea (3) (a) desta Regra não possível de ser obtido para o controle da descarga de produtos refinados leves (óleos claros) a Administração pode dispensar o atendimento de tal exigência, desde que a descarga só seja permitida de acordo com os procedimentos estabelecidos pela Organização, os quais deverão satisfazer as condições da Regra 9 (1) (a) deste Anexo, exceto a obrigação de possuir, em operação, um sistema de monitoragem e controle da descarga de óleo. A Organização deverá rever a disponibilidade do equipamento em intervalos de tempo que não excedam doze meses.

7.* Os requisitos dos parágrafos (1), (2) e (3) desta Regra não se aplicarão aos petroleiros transportando asfalto, nos quais o controle da descarga do asfalto, de acordo com a Regra 9 deste Anexo será efetuado pela retenção a bordo dos resíduos do asfalto de todas as lavagens contaminadas em instalações de recebimento.

§ Modificado pelo Protocolo de 1978

* Modificada pelas Emendas de 1984

* É feita referência às Recomendações sobre as Especificações Internacionais de desempenho para o Equipamento de Óleo/Água e Medidores de Conteúdo de Óleo, adotadas pela Resolução A.233 (VII).

* É feita referência ao "Clean Seas Guide for Oil Tankers" publicado pela International Chamber of Shipping" e "Oil Companies International Marine Forum".

R E G R A 16*

Sistema de Monitoragem e Controle da Descarga de
Óleo e Equipamento Separador de Óleo/Água

1. Qualquer navio de arqueação bruta igual ou superior a 400 será equipado com um equipamento separador de óleo/água ou um sistema de filtragem em atendimento às disposições do parágrafo (6) desta Regra. Qualquer navio desde que transporte grande quantidade de óleo combustível cumprirá com o parágrafo (2) desta Regra ou com o parágrafo (1) da Regra 14.

2. Qualquer navio de arqueação bruta igual ou superior a 1.000 será equipado:

a) em adição aos requisitos do parágrafo (1) desta Regra, com um sistema de monitoragem e controle da descarga de óleo em atendimento ao parágrafo (5) desta Regra; ou

b) como alternativa aos requisitos do parágrafo (1) e alínea (2) (a) desta Regra, com um equipamento separador de óleo/água em atendimento ao parágrafo (6) desta Regra e com um eficaz sistema de filtragem, atendendo ao parágrafo (7) desta Regra.

3. A Administração deverá se assegurar de que navios de arqueação bruta inferior a 400 estejam equipados, tanto quanto seja participável, para reter a bordo óleo ou misturas oleosas ou para descarregá-los de acordo com os requisitos da Regra 9 (1) (b) deste Anexo.

4. Para os navios existentes, os requisitos dos parágrafos (1), (2) e (3) desta Regra aplicar-se-ão três anos após a data da entrada em vigor da presente Convenção.

5. Um sistema de monitoragem e controle da descarga de óleo deverá ter seu projeto aprovado pela Administração. Ao considerar o projeto do medidor de conteúdo de óleo a ser incorporado ao sistema, a Administração deverá ter atenção às especificações recomendadas pela Organização*. O sistema deve ser equipado com um aparelho de registro para proporcionar um registro contínuo do conteúdo de óleo em partes por milhão. Este registro deverá indicar a hora e data e será mantido pelo menos por três anos. O sistema de monitoragem e controle entrará em operação quando houver qualquer descarga de mistura oleosa cessará imediatamente quando o conteúdo de óleo do efluente exceder o permitido pela Regra 9 (a) (b) deste Anexo. Qualquer falha deste sistema de monitoragem e controle fará cessar a descarga e será anotada no Livro de Registro de Óleo. A unidade defeituosa deverá ser posta a funcionar antes de o navio iniciar sua próxima viagem, a menos que ele esteja se dirigindo a um porto de reparos. Os navios existentes deverão cumprir com as disposições acima especificadas exceto quanto ao fato de que a parada da descarga pode ser feita manualmente.

* É feita referência à Recomendação sobre as Especificações Internacionais sobre o desempenho do Equipamento Separador de Óleo/Água e Medidores de Conteúdo de Óleo, adotada pela Organização pela Resolução A.233(VII).

6. O equipamento separador de óleo/água ou um sistema de filtração de óleo deverá ter seu projeto aprovado pela Administração e ser tal que assegure qualquer mistura oleosa descarregada no mar após ter passado pelo separador ou pelos sistemas de filtração terá um conteúdo de óleo de não mais de 100 partes por milhão. Ao considerar o projeto de tal equipamento a Administração deverá ter atenção às especificações recomendadas pela Organização.*

7. O sistema de filtração de óleo, referido no parágrafo (2) (b) desta Regra deverá ter seu projeto aprovado pela Administração e ser tal que receba a descarga proveniente do sistema separador e produza um efluente cujo conteúdo de óleo não exceda 15 partes por milhão. Deve ser provido de dispositivos de alarme para indicar quando este nível não pode ser mantido.

R E G R A . 17
Tanques de Resíduos

1. Todo navio de arqueação bruta igual ou superior a 400 será provido de tanque ou tanques de capacidade adequada, levando-se em consideração o tipo das máquinas e a extensão da viagem, para receber os resíduos oleosos que não possam ser tratados de outra maneira, de acordo com os requisitos desta Anexo, tais como os resultados da purificação de óleos combustíveis e lubrificantes e de vazamentos de óleos nos compartimentos das máquinas.

2. Nos navios novos, tais tanques serão projetados e construídos de modo a que fiquem facilitada sua limpeza e descarga dos resíduos para as instalações de recebimento. Os navios existentes deverão cumprir com esta exigência tanto quanto seja razoável e praticável.

R E G R A 18*
Instalação de bombas

1. Todo petroleiro, deverá ter no convés aberto, de ambos os bordos do navio, um plano de válvulas de descarga, em conexão com as instalações de recebimento, para descarga da água de lastro sujo ou da água contaminada por óleo.

2. Em todo petroleiro as canalizações para descarga para o mar de efluentes que possa ser permitida de acordo com a Regra 9 deste Anexo, deverão ser dirigidas para o convés aberto ou para os bordos do navio acima da linha d'água na condição de navio com o máximo lastro. Podem ser aceitos arranjos diferentes de canalizações para permitir a operação do modo admitido nas alíneas (4) (a) e (b) desta Regra.

3. Deverão, nos petroleiros novos, ser providos meios que permitam que se possa parar a descarga de efluentes para o mar, de uma posição no convés superior ou acima dela, situada de modo que se possa observar visualmente o plano de válvulas referido no parágrafo (1) desta Regra e o efluente proveniente das canalizações referidas no parágrafo (2) desta Regra. Não há necessidade de serem providos meios, na posição de observação, para parar a descarga, se existir um sistema de comunicações eficaz tal como telefone ou sistema rádio entre a posição de observação e a posição de controle de descarga.

4. Todas as descargas serão localizadas acima da linha d'água exceto de:

- a) O lastro segregado e o lastro limpo podem ser descarregados abaixo da linha d'água nos portos e nos terminais ao largo.
- b) Os navios existentes que, sem alterações, não sejam capazes de descarregar o lastro segregado acima da linha d'água podem fazê-lo abaixo da linha d'água desde que tenha sido feito imediatamente antes da descarga um exame no tanque o qual tenha estabelecido que não houve nenhuma contaminação por óleo.

5. e 6.*

* Modificado pelo Protocolo de 1978 e pelas Emendas de 1984;
Inseridos pelo Protocolo de 1978; Emendas de 1984

R E G R A 19 Conexão Padrão para Descarga

A fim de permitir que as canalizações provenientes das instalações de recebimento sejam conectadas com a rede do navio para descarga de resíduos dos porões das máquinas, ambas deverão estar providas de uma conexão padrão para descarga, de acordo com a seguinte tabela:

Dimensões Padrão de Flanges para Conexões de Descarga:

Descrição	Dimensão
Diâmetro Externo	215 mm
Diâmetro Interno	De acordo com o diâmetro externo de canalização
Diâmetro do Círculo de Furação	183 mm
Ranhuras no flange	6 furos de 22 mm de diâmetro, igualmente distanciados entre si, situados num círculo de diâmetro igual ao acima citado numa ranhura na periferia do flange. A largura da ranhura é de 22 mm.
Espessura do flange	20 mm
Parafusos e porcas: quantidade e diâmetro.	6 com diâmetro de 20 mm e de comprimento adequado.
O flange é projetado para receber canalizações de um diâmetro interno máximo de 125 mm e deverá ser de aço ou outro material equivalente, tendo uma superfície plana. Este flange, juntamente com uma junta de material a prova de óleo, deverá ser adequado a suportar uma pressão de serviço de 6 kg/cm.	

R E G R A 205*
Livro de Registro de Óleo

*Todo petroleiro de arqueação bruta igual ou superior a 150 e todo navio de arqueação bruta igual ou superior a 400 que não seja um petroleiro deverá possuir um Livro de Registro de Óleo, seja como parte do diário náutico ou seja de outro modo, na forma especificada no Apêndice III deste Anexo.

*O Livro de Registro de Óleo será preenchido em cada ocasião, tanque por tanque, sempre que ocorrer no navio qualquer uma das seguintes operações:

a) para petroleiros

- I) carregamento de óleo de carga;
- II) transferência interna, quando em viagem, do óleo de carga;
- III) abertura ou fechamento das válvulas ou dispositivos similares que fazem a interconexão dos tanques de carga, antes das operações de carga de descarga ou após as mesmas;
- IV) a abertura ou fechamento dos meios de comunicações entre a canalização de carga e a canalização de lastro;
- V) abertura ou fechamento das válvulas de costado antes, durante e após as operações de carga e descarga;
- VI) descarga de óleo de carga;
- VII) lastreamento dos tanques de carga;
- VIII) limpeza dos tanques de carga;
- IX) descarga de lastro, exceto quando proveniente dos tanques de lastro segregado;
- X) descarga da água proveniente dos tanques de resíduos;
- XI) remoção dos resíduos;
- XII) descarga, pelo costado, da água dos porões que tenha se acumulado nos compartimentos de máquinas, durante a estadia no porto e descarga rotineira para o mar da água dos porões que tenha se acumulado nos compartimentos de máquinas.

b) para navios que não sejam petroleiros

- I) lastreamento ou limpeza dos tanques de óleo combustível ou dos espaços de óleo de carga;

II) descarga do lastro ou da água de limpeza, proveniente dos tanques referidos em (I) desta alínea;

III) remoção de resíduos, e.

IV) descarga, pelo costado, da água dos porões que tenha se acumulado nos compartimentos de máquinas durante a estadia no porto e descarga rotineira para o mar de água dos porões que tenha se acumulado nos compartimentos de máquinas.

3. No caso de tal descarga de óleo ou mistura oleosa como referido na Regra 11 deste Anexo ou no caso de descarga acidental ou qualquer outra descarga excepcional de óleo a que esta Regra não tenha feito exceção, deverá ser feito um lançamento no Livro de Registro de Óleo das circunstâncias e razões que levaram à descarga.

4. Cada operação descrita no parágrafo (2) desta Regra deverá, sem demora, ser totalmente registrada no Livro de Registro de Óleo de modo que todos os lançamentos no livro apropriado para essa operação sejam bem detalhados. Cada seção do Livro será assinada pelo oficial ou oficiais encarregados das operações em causa e será rubricada pelo Comandante do navio. Os lançamentos no Livro de Registros de Óleo serão feitos na língua oficial do Estado cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar e em inglês ou francês nos navios portadores de um Certificado Internacional para Prevenção da Poluição por Óleo (1973). Os lançamentos na língua nacional oficial do Estado cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar prevalecerão em caso de disputa ou discrepância.

5. O Livro de Registro de Óleo será mantido em local prontamente acessível para inspeção em qualquer ocasião que se fizer necessária e, exceto no caso de navio desguarnecido e sendo rebocado, será conservado a bordo. Esse Livro deverá ser guardado durante um período de três anos a partir da data do último lançamento.

6. A autoridade competente do Governo de uma Parte da Convenção pode inspecionar o Livro de Registro de Óleo a bordo de qualquer navio a que se aplique este Anexo, quando o mesmo estiver em seus portos ou terminais ao largo e pode tirar cópias de qualquer lançamento dessa cópia autêntica de tal lançamento. Qualquer cópia assim feita, que tenha sido certificada pelo Comandante do navio como sendo uma cópia autêntica de um lançamento feito no Livro de Registro de Óleo de navio será aceita em qualquer processo judicial como uma evidência dos fatos estabelecidos no lançamento.

A inspeção de um Livro de Registro de Óleo e a retirada de uma cópia autêntica pela autoridade competente de conformidade com este parágrafo deve ser feita o mais rápido possível de modo a não causar demora desnecessária ao navio.

§ Modificado pelo Protocolo de 1978

* Modificada pelas Emendas de 1984

R E G R A 21*

Requisitos Especiais para Plataformas de
Perfuração e outras Plataformas

1. Plataforma de perfuração fixas ou flutuantes quando empregados na exploração, exploração e processamentos associados, ao largo da costa, de recursos minerais do fundo do mar e outras plataformas, deverão atender aos requisitos deste Anexo, aplicáveis aos navios de arqueação bruta igual ou superior a 400 que não sejam petroleiros, exceto que:

- a) devem ser equipadas, tanto quanto for praticável, com as instalações requeridas nas Regras 16 e 17 deste Anexo;
- b) devem manter um registro de todas as operações que envolvam descargas de óleo ou misturas oleosas, num modelo aprovado pela Administração; e
- c) em qualquer área especial e sujeitas às disposições da Regra 11 deste Anexo, a descarga para o mar, de óleo ou misturas oleosas será proibida, exceto quando o conteúdo de óleo da descarga sem diluição não exceder 15 partes por milhão.

Modificada pelas Emendas de 1984

C A P Í T U L O III

Requisitos para Minimizar a Poluição por Óleo
Oriundo de Petroleiros, Devido a Avarias
no Costado e no Fundo

R E G R A 22

Avarias Hipotéticas

1. Para fins de cálculo de vazamento hipotético de óleo dos petroleiros avarias de extensão tridimensional, com forma de paralelepípedo, no costado ou no fundo do navio são admitidos como se segue. No caso de avarias no fundo, duas condições são estabelecidas adiante para serem aplicadas individualmente a determinadas partes do petroleiro.

a) avaria de costado

- I) Extensão longitudinal (l_c): $\frac{1}{3} L$ ou 14,5 metros,
- II) Extensão transversal (t_c): considerada a que for menor.

(do costado para dentro perpendicularmente à linha de centro, no nível correspondente à borda livre de varão determinada).

- III) Extensão vertical (v_c): a partir da linha base para cima, sem limite.

b) avaria de fundo

	Para 0,3L a partir da perpendicular AV do navio.	Qualquer outra parte do navio
I) Extensão longitudinal (l_s):	$\frac{L}{10}$	$\frac{L}{10}$ ou 5 metros, considerada a que for menor.
II) Extensão transversal (t_s):	$\frac{B}{6}$ ou 10 metros considerada a que for menor, mas não menor do que 5 metros	5 metros
III) Extensão vertical a partir da linha base (v_s)	$\frac{H}{15}$ ou 6 metros, considerada a que for menor	

2. Sempre que os símbolos utilizados nesta Regra aparecerem nesse Capítulo, terão eles o significado que lhes é atribuído nesta Regra.

R E G R A 23

Vazamento Hipotético de Óleo

1. Os vazamentos hipotéticos de óleo no caso de avaria no costado (Oc) e no fundo (Of) serão calculados com relação aos compartimentos avariados e para todos os locais concebíveis ao longo do comprimento do navio, para as extensões definidas na Regra 22 deste Anexo, pelas seguintes fórmulas:

a) para avarias no costado

$$O_c = \sum W_i + \sum K_i C_i \quad (I)$$

b) para avarias no fundo:

$$O_c = 1/3 (\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i) \quad (II)$$

Onde:

W_i = volume de um tanque lateral em metros cúbicos, considerado como tendo sido avariado como especificado na Regra 22 deste Anexo;

W_i para um tanque de lastro segregado pode ser tomado igual a zero,

C_1 = volume de um tanque central em metros cúbicos considerado como tendo sido avariado como especificado na Regra 22 deste Anexo;
 C_1 para um tanque de lastro segregado pode ser tomado igual a zero,

$$K_1 = 1 - \frac{b_1}{t_c}; \text{ quando } b \text{ for igual ou maior que } t_c, K_1$$

será tomado igual a zero,;

$$Z_1 = 1 - \frac{h_1}{v_s}; \text{ quando } h \text{ for igual ou maior do que } v_s, Z_1$$

será tomado igual a zero

b_1 = largura em metros do tanque lateral considerado, a partir do costado para dentro perpendicularmente à linha de centro, no nível correspondente à borda livre de verão determinada,

h_1 = altura mínima em metros do duplo-fundo considerado; onde não houver duplo-fundo h_1 será tomado igual a zero.

Sempre que os símbolos utilizados neste parágrafo aparecem neste Capítulo terão eles o significado que lhes é atribuído nesta Regra.

2. Se um espaço vazio ou tanque de lastro segregado de um comprimento menor que , como definido na Regra 22 deste Anexo estiver localizado entre tanques laterais de óleo, o valor O_c na fórmula (I) pode ser calculado na base de que o volume W_1 seja o volume real de tal tanque (quando eles forem de igual capacidade) ou do menor dos dois tanques (se diferirem em capacidade) adjacentes a tal espaço, multiplicado por S_1 como definido abaixo e tomando para todos os outros tanques laterais envolvidos em tal colisão, o valor do volume total real.

$$S_1 = 1 - \frac{L_1}{L_o}$$

Onde: L_1 = comprimento em metros, do espaço vazio ou do tanque de lastro segregado, considerado.

3. a) Somente serão levados em conta os tanques de duplo fundo que estejam vazios ou carregando água limpa quando os tanques acima estejam com carga.

b) Quando o duplo fundo não se estende por todo o comprimento e toda a largura do tanque considerado, admite-se como não existente o duplo fundo e o volume dos tanques situados acima da área avariada do fundo será incluído na fórmula (II), mesmo que não se considere o tanque como avariado em razão da instalação desse duplo fundo parcial.

c) Os pocetos de aspiração podem ser desprezados no cálculo do valor de h_1 quando possuírem uma área não excessiva e se estenderem para baixo do tanque a uma distância mínima, inferior à metade da altura do duplo fundo. Se a profundidade de tal poceto for superior à metade da altura do duplo fundo, h_1 será tomado igual à altura do duplo fundo menos a do poceto.

As canalizações provenientes desses pocetos deverão, se instaladas no interior dos duplos fundos, ser equipadas com válvulas ou outros dispositivos de fechamento localizadas nas saídas do tanque a que servem a fim de evitar o vazamento do óleo no caso de avaria na canalização. Tais canalizações deverão ser instaladas o mais alto possível em relação ao fundo do casco. Quando o tanque contiver carga de óleo, essas válvulas deverão ser mantidas permanentemente fechadas quando no mar, exceto que podem ser abertas somente nos casos de necessidade de transferência de carga para fins de compassar o navio.

4. No caso em que a avaria de fundo atingir simultaneamente quatro tanques centrais o valor do O_g pode ser calculado de acordo com a fórmula

$$O_g = 1/4 (\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i) \quad (III)$$

5. Uma Administração pode considerar como meio de redução do vazamento de óleo, em caso de avaria no fundo, um sistema instalado para transferência de carga, tendo uma aspiração de emergência de grande potência em cada tanque de óleo de carga e capaz de transferir o óleo de um ou vários tanques avariados para os tanques de lastro segregado ou para os tanques de carga que estejam disponíveis caso se possa assegurar que esses últimos têm uma suficiente ulagem.

Essa concessão, todavia, dependerá da capacidade de o sistema transferir em duas horas um volume de óleo igual à metade da capacidade do maior dos tanques avariados e da disponibilidade de tanques de lastro ou de carga para absorver esse volume. A redução em questão será considerada apenas para o cálculo de O_g pela fórmula (III).

As canalizações para tais aspirações devem ser instaladas pelo menos a uma altura não menor do que a extensão vertical da avaria do fundo v_g .

A Administração deverá comunicar à Organização as informações concernentes às disposições por ela adotadas, para fins de disseminação às outras Partes da Convenção.

R E G R A 24

Limitação do Tamanho e Arranjo dos Tanques de Carga

1. Todo petroleiro novo deverá cumprir com as disposições desta Regra. A todo petroleiro existente será exigido, dentro de dois anos após a data da entrada em vigor da presente Convenção, que esteja de acordo com as disposições desta Regra, se estiver dentro de uma das seguintes categorias:

a) um petroleiro, cuja entrega seja posterior a 1º de janeiro de 1977, ou

b) um petroleiro a que se apliquem as duas seguintes condições:

I) a entrega não seja posterior a 1º de janeiro de 1977;

II) o contrato de construção seja assinado após 1º de janeiro de 1974 ou, nos casos em que previamente não exista nenhum contrato de construção, que a quilha tenha sido batida ou o petroleiro se encontre em estágio similar de construção após 30 de junho de 1974.

2. Os tanques de carga dos petroleiros deverão ser de tamanho e arranjos tais que os vazamentos hipotéticos O ou O , calculados de acordo com as disposições da Regra 23 deste Anexo, em qualquer local do comprimento do navio, não excedam 30.000 metros cúbicos ou $400 \sqrt{DW}$, considerado o maior dos dois, sujeito a um máximo de 40.000 metros cúbicos.

3. O volume de qualquer tanque lateral de carga de um petroleiro não deverá exceder setenta e cinco por cento dos limites de vazamento hipotético de óleo referidos no parágrafo 2 desta Regra. O volume de qualquer um dos tanques centrais de carga não deverá exceder 50.000 metros cúbicos. Todavia, em petroleiros com lastro segregado, como definidos na Regra 13 deste Anexo, o volume permitido de um tanque de carga de óleo lateral, situado entre dois tanques de lastro segregado, cada um excedendo 1 em comprimento, pode ser aumentado para o limite máximo de vazamento hipotético de óleo desde que a largura dos tanques laterais exceda t_c .

4. O comprimento de cada tanque de carga não deverá ser superior a 10 metros ou a um dos seguintes valores, considerado o que for maior:

a) caso não exista antepara longitudinal:

0,1 L

b) quando só existe uma antepara longitudinal na linha de centro:

0,15 L

c) quando existem duas ou mais anteparas longitudinais:

(I) para os tanques laterais:

0,2 L

(II) para os tanques centrais:

(1) se $\frac{b_1}{B}$ for igual ou superior a $\frac{1}{5}$:

0,2 L

(2) se $\frac{b_1}{B}$ for inferior a $\frac{1}{5}$:

- quando não exista antepara longitudinal na linha de centro:

$$(0,5 \frac{b_1}{B} + 0,1) L$$

- quando existe uma antepara longitudinal na linha de centro:

$$(0,25 \frac{b_1}{B} + 0,15) L$$

5. A fim de não exceder os limites de volume estabelecidos nos parágrafos 2, 3 e 4 desta Regra e independente do tipo de sistema de transferência de carga aceito e instalado, quando tal sistema intercomunica dois ou mais tanques de carga, deverão ser providas válvulas ou outros dispositivos de fechamentos similares para separar os tanques uns dos outros. Essas válvulas ou dispositivos deverão estar fechadas quando o petroleiro estiver no mar.

6. As canalizações que corram através dos tanques de carga localizadas a uma distância inferior a t_c a partir do costado do navio ou inferior a v_c a partir do fundo deverão ser equipadas com válvulas ou dispositivos de fechamento similares no ponto em que entram em qualquer tanque de carga. Essas válvulas deverão ser mantidas fechadas no mar permanentemente quando os tanques estiverem com óleo de carga, podendo, por exceção, ser abertas somente quando houver necessidade de transferência de carga para compassar o navio.

R E G R A 25§

Compartimentagem e Estabilidade

1. Todo petroleiro novo deverá atender aos critérios de compartimentagem e estabilidade em avaria como especificada no parágrafo 3 desta Regra, após a avaria hipotética no costado ou de fundo como especificada no parágrafo 2 desta Regra, para qualquer calado de operação, conseqüente de condições reais de carga parcial ou plena compatíveis com o "trim" e a resistência do navio bem como com as densidades da carga.

Tal avaria será aplicada a todos os locais concebíveis ao longo do comprimento do navio como se segue:

- a) em petroleiros de mais de 225 metros de comprimento, em qualquer local ao longo do comprimento do navio;
- b) em petroleiros de comprimento superior à 150 metros mas que não excedam 225 metros em qualquer ponto do comprimento do navio exceto envolvendo anteparas à ré ou a vante que limitem compartimentos de máquinas localizadas à ré. O compartimento de máquinas será tratado como um compartimento inundável, não subdividido; e

- c) em petroleiros de comprimento que não exceda 150 metros em qualquer lugar ao longo do comprimento do navio entre anteparas transversais adjacentes com exceção do compartimento de máquinas. Para os petroleiros cujo comprimento não exceda 100 metros, em que todos os requisitos do parágrafo 3 desta Regra não podem ser plenamente atendidos sem prejudicar materialmente as qualidades operacionais do navio, a Administração pode permitir um relaxamento dessas exigências.

Não serão consideradas as condições de lastro em que o petroleiro não esteja transportando óleo nos tanques de carga mas apenas resíduos oleosos.

2. Serão aplicadas as seguintes disposições relativas à extensão e à natureza da avaria hipotética:

- a) a extensão da avaria do costado ou do fundo deverá ser como especificada na Regra 22 deste Anexo, exceto que a extensão longitudinal da avaria do fundo dentro de 0,3L a partir da perpendicular de vante será a mesma da avaria de costado como especificada na Regra 22 (1) (a) (i) deste Anexo. Se qualquer avaria de menor extensão resultar numa condição mais severa essa avaria deverá ser considerada;
- b) § onde for considerada uma avaria envolvendo anteparas transversais, como especificado nas alíneas (1) (a) e (b) desta Regra, as anteparas transversais estanques deverão ser espaçadas de, pelo menos, uma distância igual à extensão longitudinal da avaria admitida, definida na alínea (a) deste parágrafo, de modo a ser considerada efetiva. Onde anteparas transversais são espaçadas de uma distância menor, uma ou mais dessas anteparas, dentro dessa extensão de avaria, serão consideradas como não existentes para fins de determinação de compartimentos alagáveis;
- c) § onde for considerada uma avaria entre anteparas transversais estanques adjacentes, como especificado na alínea (1) (c) desta Regra, nenhuma antepara transversal principal ou antepara transversal que limite tanques laterais ou tanques de duplo fundo será considerada como avariada, a menos que:
- (i) o espaçamento das anteparas adjacentes seja inferior à extensão longitudinal da avaria hipotética, especificada na alínea (a) deste parágrafo; ou
- (ii) exista um degrau ou recesso de mais de 3,05 metros de comprimento numa antepara transversal, localizada dentro da extensão de penetração da avaria hipotética.

O degrau formado pela antepara de colisão a ré e o

topo do tanque de colisão a ré não será considerada como um degrau para o fim desta Regra;

d) se canalizações, dutos ou túneis estiverem situados dentro da extensão da avaria considerada, arranjos deverão ser feitos de modo que um alagamento progressivo não possa se estender a outros compartimentos que não sejam os considerados como alagáveis para cada caso de avaria.

3. Os petroleiros serão considerados como atendendo aos critérios de estabilidade em avaria se forem atendidos os seguintes requisitos:

- a) a linha d'água final, levando-se em conta a imersão, banda e compasso deverá estar abaixo da extremidade mais baixa de qualquer abertura através da qual o alagamento progressivo possa ocorrer. Tais aberturas deverão incluir as canalizações de ar e as que são fechadas por meio de portas estanques ou tampas de escotilhas e podem excluir as aberturas fechadas por meio de portas de visitas estanques e escotilhas embutidas, tampas estanques das pequenas aberturas dos tanques de carga que matêm alta integridade do convés, portas de corredeira estanques de operação à distância e escotilhões laterais do tipo de não-abertura;
- b) no estágio final de alagamento, o ângulo de banda devido ao alagamento assimétrico não deverá exceder 25°, sendo que este ângulo pode ser aumentado até 30° se não ocorrer nenhuma imersão da borda do convés;
- c) a estabilidade no estágio final do alagamento deverá ser investigada e pode ser considerada como suficiente se a curva do braço de endireitamento tiver pelo menos uma faixa de 20 além da posição de equilíbrio em associação com um braço de endireitamento residual máximo de pelo menos 0,1 metro. A Administração deverá levar em consideração o perigo potencial apresentado pelas aberturas protegidas ou não protegidas as quais podem tornar-se temporariamente imersas dentro da faixa de estabilidade residual; e
- d) a Administração deverá se contentar com o fato de que a estabilidade seja suficiente durante os estágios intermediários de alagamento.

4. Os requisitos do parágrafo (1) desta Regra deverão ser confirmados por cálculos que levem em consideração as características do projeto do navio, os arranjos, a configuração e volumes dos compartimentos avariados bem como a distribuição, densidade e efeito da superfície livre dos líquidos. Os cálculos deverão ser baseados no seguinte:

a) deve ser tomado em consideração qualquer tanque vazio ou³ parcialmente cheio, a densidade da carga transportadora bem como qualquer vazamento de líquido dos compartimentos avariados;

b) as permeabilidades são consideradas como a seguir:

Espaços	Permeabilidade
Apropriado para armazenamento	0,60
Ocupado por acomodações	0,95
Ocupado pelas máquinas	0,85
Espaços vazios	0,95
Destinado a líquidos consumíveis	0 ou 0,95*
Destinado a outros líquidos	0 para 0,95**

* Qualquer que resulte nos requisitos mais severos

** A permeabilidade dos compartimentos parcialmente cheios deverá ser compatível com a quantidade de líquido transportado.

c) a flutuabilidade de qualquer superestrutura diretamente acima da avaria de costado será desprezada.

As partes não alagadas da superestrutura além da extensão da avaria, todavia, podem ser levadas em consideração desde que elas sejam separadas do espaço avariado por anteparas estanques, e que sejam atendidos os requisitos da alínea (3) (a) desta Regra a respeito desses espaços intactos.

Portas estanques com dobradiça podem ser⁴ aceitas em anteparas estanques na superestrutura.

d) o efeito de superfície livre deverá ser calculado para um ângulo de banda de 5° para cada compartimento. A Administração pode exigir ou permitir correções de superfície livre a serem calculadas para um ângulo de banda de mais de 5° para os tanques parcialmente cheios;
e

e) no cálculo do efeito de superfície livre dos líquidos a serem consumidos será assumido que, para cada tipo de líquido pelo menos um par de tanques transversais ou um único tanque na linha de centro tenham uma superfície livre e o tanque ou combinação de tanques a serem considerados serão aqueles em que o efeito de superfícies livres seja o maior.

5.5 O Comandante de todo petroleiro e o responsável por petroleiro sem propulsão própria ao qual se aplica este Anexo deverá receber em um formulário aprovado:

a) informações relativas ao carregamento e distribuição da carga necessária para assegurar o cumprimento das disposições desta Regra; e

b) dados sobre a capacidade do navio para cumprimento dos critérios de estabilidade em avaria, como determinado para

esta Regra, incluindo o efeito do que tiver sido relaxado em atendimento ao que é permitido pela alínea (1) (c) desta Regra.

§ Modificada pelas Emendas de 1984

A P E N D I C E I

Lista de Óleos*

Soluções Asfálticas

Bases para Misturas
Impermeabilizantes Betuminosos
Resíduos de Primeira Destinação

Óleos

Óleos Clarificados
Óleo Cru
Mistura contendo Óleo Cru
Óleo Diesel
Óleo Combustível nº 4
Óleo Combustível nº 5
Óleo Combustível nº 6
Óleo Combustível Residual
Betuma para Pavimentação
Óleo para Transformadores
Óleo Aromático (Excluindo Óleos vegetais)
Óleos Lubrificantes e Óleos Básicos
Óleo Mineral
Óleo para Motor
Óleo Desincrustante
Óleo "Spindle"
Óleo para Turbina

Destilados

Destilados Diretos
Separação Primária

Gasóleo

Craqueado

Bases para Gasolinas

Alquilatos
Reformados
Polímeros

Gasolinas

Natural
Automotiva
Aviação
Destilação Direta
Óleo Combustível nº 1 (Querosene)
Óleo Combustível nº 1-D
Óleo Combustível nº 2
Óleo Combustível nº 2-D

Combustíveis de Jato

JP-1 (Querosene)
JP-3
JP-4
JP-5 (Querosene Pesado)
Combustível Turbo
Querosene
Essência Mineral

Naftas

Solvente
Petróleo
Fração Intermediária

* A lista de óleos não deverá, necessariamente, ser considerada como completa.

A P E N D I C E II

Modelo de Certificados

Certificado Internacional de Prevenção da
Poluição por Óleo (1973)

Emitido de acordo com as Disposições da Convenção Internacional para
Prevenção da Poluição por Navios, 1973, sob a Autoridade do Governo
.....
(designação completa do país)

por.....
(designação completa da pessoa competente ou organização autorizada, de
acordo com as disposições da Convenção Internacional para Prevenção da
Poluição por Navios, 1973)

Nome do Navio	Indicativo em número ou letras	Porto de Inscrição	Arqueação Bruta

Tipo de navio:

Petroleiro, incluindo transporte combinado*

Transportador de asfalto*

Outro navio, que não um petroleiro, com tanques de carga de acordo com a Regra 2 (2) do Anexo I da Convenção*

Outro navio que não seja qualquer dos acima*

Navio Novo/existente*

Data do contrato de construção ou da grande obra de conversão
Data em que foi batida a quilha ou em que o navio estivesse num estágio similar de construção ou em que foi iniciada a grande obra de conversão
.....

Data de entrega ou de término da grande obra de conversão
.....

* Cancelar como apropriado.

§ Modificado pelo Protocolo de 1978 e pelas Emendas de 1984

PARTE A - TODOS OS NAVIOS

O navio está equipado com:

para navios de arqueação bruta igual ou superior a 400;

(a) equipamento separador de óleo/água*. (capaz de produzir o efluente com um conteúdo de óleo que não exceda 100 partes por milhão) ou

(b) um sistema de filtração de óleo* (capaz de produzir efluente com um conteúdo de óleo que não exceda 100 partes por milhão).

para navios de arqueação bruta igual ou superior a 10.000;

(c) um sistema de monitoragem e controle da descarga de óleo* (adicional a (a) ou (b) acima) ou

(d) equipamento separador de óleo/água e um sistema de filtragem de óleo*. (Capazes de produzir efluente com um conteúdo de óleo que não exceda 15 partes por milhão) em lugar de (a) ou (b) acima.

Características dos requisitos para os quais é concedida isenção de acordo com a Regra 2 (a) 2(4) (a) do Anexo I da Convenção:

Observações:

PARTE B PETROLEIRO

Porte Bruto.....toneladas métricas. Comprimento do navio..... metros

Certifica-se que este navio:

- (a) está obrigado a ser construído de acordo com e sujeito a³
- (b) não está obrigado a ser construído de acordo com³
- (c) não está obrigado a ser construído de acordo com, mas está sujeito a³

Os requisitos da Regra 24 do Anexo I da Convenção

A capacidade dos tanques de lastro segregada é de metros cúbicos e eles atendem aos requisitos da Regra 13 do Anexo I da Convenção.

O lastro segregado é distribuído como se segue:

Tanque	Quantidade	Tanque	Quantidade

1 - Esta parte deve ser preenchida para petroleiros, incluindo transportadores combinados e transportadores de asfalto e os lançamentos que forem aplicáveis serão feitos para outros navios que não petroleiros mas que sejam construídos e utilizados para transportar óleo a granel numa capacidade total igual ou superior a 200 metros cúbicos.

2 - Esta Parte B não necessita ser reproduzida num Certificado emitido para qualquer outro navio que não os referidos na nota 1 acima.

3 - Cancelar como apropriado.

CERTIFICA-SE:

Que o navio foi vistoriado de acordo com a Regra 4 do Anexo I da Convenção Internacional para Prevenção de Poluição por Navios, 1973, no que concerne à prevenção da poluição por óleo, e que a vistoria demonstra que a estrutura, equipamento, instalações, e material do navio e suas condições são satisfatórias sob todos os aspectos e que o navio cumpre com os requisitos aplicáveis do Anexo I da Convenção.

Este Certificado é válido até
 Sujeito a vistoria(s) intermediária(s) a intervalos de

Emitido em 19..

(Local de emissão do Certificado)

.....

(assinatura do Oficial devidamente autorizado
 a emitir o Certificado)

(Selo ou carimbo da autoridade emitente, como apropriado)

Endosso para navios existentes⁴

Certifica-se que este navio foi equipado de modo a cumprir com os requisitos da Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios, 1973, que são aplicáveis a navios existentes três anos após a data da entrada em vigor da Convenção.

(Assinado)

(Assinatura do oficial devidamente autorizado)

Local do endosso

Data do endosso

(Selo ou carimbo da Autoridade, como apropriado)

4 - Este lançamento não precisa ser reproduzido no Certificado que não seja o primeiro a ser emitido para qualquer navio.

VISTORIA INTERMEDIÁRIA

Certifica-se que numa vistoria intermediária, exigida pela Regra 4 (1) (C) do Anexo I da Convenção, este navio satisfaz as disposições pertinentes da Convenção.

Assinado

(Assinatura do oficial devidamente autorizado)

Local

Data

(Selo ou carimbo da Autoridade, como apropriado)

Assinado
(Assinatura do oficial devidamente autorizado)

Local
Data

(Selo ou carimbo da Autoridade, como apropriado)

De acordo com as disposições da Regra 8 (2) e (4) do Anexo I da
Convenção, a validade deste Certificado é prorrogada até
.....

Assinado
(Assinatura do oficial devidamente autorizado)

Local
Data

(Selo ou carimbo da Autoridade, como apropriado)

A P E N D I C E III
Modelo do Livro Registro de Óleo
Livro Registro de Óleo

I - Para Petroleiros

Nome do navio
Capacidade total de transporte de carga do navio em metros cúbicos
.....
Viagem de.....(data) para (data)

(a) Carregamento de carga de óleo

1 - Data e Local de Carrega- mento			
2 - Tipos de óleo embarcados			
3 - Identificação do(s) tan- que(s) carregado(s)			
4 - Fechamento das válvulas de tanques de carga ne- cessárias à operação e das válvulas de inter- cepção das redes ao ser completado o carrega- mento (2)			

Os abaixo assinados certificam que, além do que consta acima, todas as válvulas de comunicação com o mar, válvulas de descarga para o mar, conexões e interligações das redes dos tanques de carga foram fechadas no término do carregamento da carga de óleo

Data de lançamento Oficial encarregado
Comandante

1 - Esta Parte deverá ser preenchida para petroleiros, incluindo Transportadores Combinados e Transportadores de Asfalto, e os lançamentos que forem aplicáveis deverão ser feitos para outros navios que não petroleiros mas que não sejam construídos e utilizados para transportar óleo a granel numa capacidade total igual ou superior a 200 metros cúbicos. Esta Parte não necessita ser reproduzida num Livro Registro de Óleo feito para qualquer outro navio que não seja um dos acima referidos.

2 - As válvulas aplicáveis e os dispositivos similares são os referidos nas Regras 20 (2) (a) (III), 23 e 24 do Anexo I da Convenção.

§ Modificado pelo Protocolo de 1978 e pelas Emendas de 1984

(b) Transferência interna de carga de óleo durante a viagem

5 - Data de Transferência interna					
6 - Identificação do(s) tanque(s)	(I)	De			
	(II)	Para			
7 - O(s) tanque(s) em 6 foram esvaziados?					

Os abaixo assinados certificam que, além do que consta acima, todas as válvulas de comunicação com o mar, válvulas de descarga para o mar, conexões e interligações das redes dos tanques de carga foram fechadas ao término da transferência interna de carga de óleo.

Data de lançamento Oficial encarregado
Comandante

c) Descarregamento da carga de óleo

8 - Data e local do Descarregamento			
9 - Identidade do(s) tanque(s) descarregado(s)			
10 - Ficou(ficaram) o(s) tanque(s) vazio(s)?			
11 - Abertura das válvulas apropriadas dos tanques de carga e das válvulas apropriadas de interceptação das redes antes da descarga (2)			
12 - Fechamento das válvulas apropriadas dos tanques de carga e das válvulas apropriadas de interceptação das redes ao término da descarga (2)			

Os abaixo assinados em aditamento ao acima especificado, certificam que, todas as válvulas de comunicação com o mar, válvulas de descarga do costado, conexões e interligações das redes dos tanques de carga foram fechadas no término da descarga da carga de óleo.

Data de lançamento Oficial encarregado
 Comandante

(d) Lastreamento dos tanques de carga

13 - Identificação do(s) tanque(s) lastreado(s)			
14 - Data e posição do navio no início do lastreamento			
15 - Se as válvulas que interconectam as redes de carga e de lastro segregado foram usadas, preencher hora, data e posição do navio quando as válvulas foram (a) abertas e (b) fechadas.			

Os abaixo assinados certificam em aditamento ao acima especificado que todas as válvulas de comunicação com o mar, válvulas de descarga do costado, conexões e interligações das redes dos tanques de carga foram fechadas ao término do lastreamento.

Data do lançamento Oficial encarregado
Comandante

(e) Limpeza dos tanques de carga

16 - Identificação do(s) tanque(s) limpo(s)			
17 - Data e duração da limpeza			
18 - Métodos de limpeza ³			

Data de lançamento Oficial encarregado
Comandante

- 3 - Limpeza manual com esguicho de mangueira, máquina de lavar e/ou limpeza química. Quando for feita a limpeza química deverá ser mencionado o produto químico utilizado e sua quantidade.

(f) Descarga de lastro sujo

19 - Identificação do(s) tanque(s)			
20 - Data e posição do navio no início da descarga para o mar			
21 - Data e posição do navio no término da descarga para o mar			
22 - Velocidade(s) do navio durante a descarga			
23 - Quantidade descarregada no mar			
24 - Quantidade de água poluída transferida para tanque(s) de resíduo (Identificar o(s) tanque(s) de sobra)			

25 - Data e porte de descarga para instalações de recebimento em terra. (se aplicável)			
26 - Alguma parte da descarga foi feita durante a escuridão? Se afirmativo, por quanto tempo?			
27 - Foi mantida uma observação constante do efluente e da superfície da água no local da descarga?			
28 - Foi observado qualquer óleo na superfície da água no local da descarga?			

Data de lançamento Oficial encarregado
Comandante

(g) Descarga de água proveniente de tanques de resíduo

29 - Identificação do(s) tanque(s) de sobra			
30 - Tempo de decantação desde a última entrada de resíduos, ou			
31 - Tempo de decantação a partir da última descarga			
32 - Data, hora e posição do navio no início da descarga			
33 - Sondagem do conteúdo total no início da descarga			
34 - Sondagem da superfície de separação de água/óleo no início da descarga			
35 - Volume descarregado e velocidade de descarga			
36 - Quantidade final descarregada e velocidade de descarga			

37 - Data, hora e posição do navio no final da descarga			
38 - Velocidade(s) do navio durante a descarga			
39 - Sondagem da superfície de separação óleo/água ao término da descarga			
40 - Alguma parte da descarga foi feita durante a escuridão? Se afirmativa, por quanto tempo?			
41 - Foi mantida uma observação constante do efluente e da superfície da água no local da descarga?			
42 - Foi observado qualquer óleo na superfície da água no local da descarga?			

Data de lançamento Oficial encarregado
Comandante

(h) Remoção de resíduos

43 - Identificação do(s) tanque(s)			
44 - Quantidade removida de cada tanque			
45 - Método de descarga de resíduo (a) Instalações de recebimento (b) Misturado com carga (c) Transferido para outro(s) tanque(s) - Identificar o(s) tanque(s) (d) Outro método (citar qual)			
46 - Data e ponto de remoção dos resíduos			

Data de lançamento Oficial encarregado
Comandante

(i) Descarga de lastro limpo existente nos tanques de carga

47 - Data e posição do navio no início de descarga de lastro limpo			
48 - Identificação do(s) tanque(s) descarregado(s)			
49 - Ficou(ficaram) o(s) tanque(s) vazio(s) no final da descarga?			
50 - Posição do navio ao término da descarga, se for diferente da do item 47			
51 - Alguma parte da descarga foi feita durante a escuridão? Se afirmativo, por quanto tempo?			
52 - Foi mantida uma observação constante do efluente e da superfície da água no local da descarga?			
53 - Foi observado qualquer óleo na superfície da água no local da descarga?			

Data de lançamento Oficial encarregado
Comandante

(j) Descarga para o mar, da água de porão contendo óleo, acumulada², nos compartimentos de máquinas durante a estadia no porto.

54 - Porto	
55 - Duração de estadia	
56 - Quantidade descarregada	
57 - Data e local da descarga	
58 - Método de descarga (citar se foi usado um separador)	

Data de lançamento..... Oficial encarregado.....
Comandante.....

(k) Descargas de óleo acidentais ou excepcionais

59 - Data e hora da ocorrência	
60 - Local ou posição da ocorrência	
61 - Quantidade aproximada e tipo de óleo	
62 - Circunstâncias da descarga ou vazamento, suas razões e observações gerais.	

Data de lançamento..... Oficial encarregado.....
Comandante.....

4 - Onde a bomba partir automaticamente e descarregar permanentemente através de um separador, será suficiente lançar diariamente "Descarga automática dos porões através de um separador".

(l) O sistema de controle e monitoragem de óleo ficou fora de operação por algum instante quando o navio estava descarregando para o mar? Se afirmativo, dê a hora e a data da falha do sistema e a data e a hora em que voltou a trabalhar, e certifique que tal foi devido à falha de equipamento citando as razões, se conhecidas

Data de lançamento..... Oficial encarregado
Comandante

(m) Procedimentos operacionais adicionais e observações gerais
.....
.....
.....

Para petroleiros de arqueação bruta inferior a 150, operando de acordo com a Regra 15 (4) do Anexo I da Convenção, deverão ser providenciado pela Administração um Livro Registro de Óleo apropriado

Para Transportadores de Asfalto e Administração pode estabelecer um Livro Registro de Óleo separado, utilizando as sessões (a), (b), (c), (e), (h), (j), (k) e (m) deste modelo de Livro Registro de Óleo.

II - Para outros Navios que não Petrolairos

Nome do navio.....
 Operações de.....(data) para.....(data)

(a) Lastreamento ou limpeza de tanques de óleo combustível

1 - Identificação do(s) tanque(s) lastrado(s)			
2 - Informar se foram limpos desde a última vez que contiveram óleo e, se não, o tipo de óleo anteriormente carregado.			
3 - Data e posição do navio no início da limpeza.			
4 - Data e posição do navio no início do lastreamento			

Data de lançamento..... Oficial encarregado.....
 Comandante.....

(b) Descarga de lastro sujo ou de água de lavagem proveniente dos tanques referidos na seção (a)

5 - Identificação do(s) tanque(s)			
6 - Data e posição do navio no início da descarga			
7 - Data e posição do navio no término da descarga			
8 - Velocidade(s) do navio durante a descarga			
9 - Método de descarga (citar se para instalação de recebimento ou através de equipamento instalado a bordo.)			
10 - Quantidade descarregada			

Data de lançamento..... Oficial encarregado.....
 Comandante.....

(c) Remoção de resíduos

11 - Quantidade de resíduos retida à bordo			
12 - Métodos de remoção de resí- duos			
(a) instalações de recebimen- to			
(b) misturado com o próximo recebimento de combustí- vel			
(c) transferido para outro(s) tanque(s)			
(d) outro método (citar qual)			
13 - Data e porto de remoção do resíduo			

Data de lançamento..... Oficial encarregado.....
Comandante.....

(d) Descarga para o mar, da água do porão contendo óleo, acumulada
nos compartimentos de máquina, durante a estadia no porto.

14 - Porto			
15 - Duração da estadia			
16 - Quantidade descarregada			
17 - Data e local da descarga			
18 - Método de descarga:			
(a) através do equipamento se- parador de óleo/água			
(b) através do sistema de fil- tração de óleo			
(c) através do equipamento se- parador de óleo/água e de um sistema de filtração de óleo			
(d) para instalações de recebi- mento.			

Data de lançamento..... Oficial encarregado.....
Comandante.....

- 5 - Onde a bomba partir automaticamente e descarregar permanentemente através de um separador, será suficiente lançar diariamente "Descarga automática dos porões através de um separador.

(e) Descargas de óleo acidentais ou excepcionais

19 - Data e local da ocorrência			
20 - Local ou posição do navio na hora da ocorrência			
21 - Quantidade aproximada e tipo de óleo			
22 - Circunstâncias da descarga ou vazamento, suas razões e observações gerais			

Data de lançamento..... Oficial encarregado.....
Comandante.....

- (f) O sistema exigido de monitoragem e controle de óleo ficou fora de operação por algum instante, quando o navio estava descarregado para o mar? Se afirmativo, dê a hora e data e a hora em que voltou a trabalhar e certifique que tal fato foi devido a falha do equipamento, citando as razões, e conhecidas.

Data de lançamento..... Oficial encarregado.....
Comandante.....

- (g) Navios novos de arqueação bruta igual ou superior a 4.000 tem sido transportado lastro sujo em tanques de óleo combustível?

Sim/Não.....

Se afirmativo cite quais os tanques que foram assim lastreados e o método de descarga de lastro sujo.....
.....
.....

Data de lançamento..... Oficial encarregado.....
Comandante.....

- (h) Outros procedimentos operativos e observações gerais.....
.....
.....

Data de lançamento..... Oficial encarregado.....
Comandante.....

A N E X O II

Regras para o Controle da Poluição por
Substâncias Líquidas Nocivas a Granel

R E G R A 1

Definições

Para os fins deste Anexo:

1. "Navio Tanque de Produtos Químicos" significa um navio construído ou adaptado principalmente para transportar uma carga a granel de substâncias líquidas nocivas e inclui um "petroleiro" como definido no Anexo I da presente Convenção, quando estiver transportando uma carga ou parte da carga de substâncias líquidas nocivas a granel;

2. "Lastro limpo" significa o lastro transportado em um tanque que, uma vez que foi por último utilizado para transportar uma carga contendo uma substância da Categoria A, B, C ou D, tenha sido completamente limpo e tenham sido descarregados os resíduos daí resultantes e o tanque foi esvaziado de acordo com os requisitos apropriados deste Anexo;

3. "Lastro segregado" significa um lastro de água introduzido num tanque permanentemente destinado ao transporte de lastro ou outras cargas que não sejam óleo ou substâncias líquidas nocivas como definidas nos Anexos da presente Convenção, e que é completamente separado do sistema de carga e de óleo combustível;

4. "Terra mais próxima" é como definida na Regra 1 (9) do Anexo I da presente Convenção;

5. "Substâncias líquidas" são as que têm uma pressão de vapor que não excede a $2,8 \text{ Kg/cm}^2$ a uma temperatura de $37,8 \text{ C}$;

6. "Substâncias líquidas nocivas" significa qualquer substância assinalada no Apêndice II deste Anexo ou provisoriamente determinada de acordo com as disposições da Regra 3 (4) como pertencente à Categoria A, B, C ou D;

7. "Área especial" significa uma área do mar em que, por razões técnicas reconhecidas em relação às suas condições oceanográficas e ecológicas e seu tráfego peculiar de transporte, a adoção de métodos especiais obrigatórios para a prevenção da poluição do mar por substâncias líquidas nocivas é exigida.

As áreas especiais serão:

a) a Área do Mar Báltico, e

b) a Área do Mar Negro

8. "Área do Mar Báltico" é como definida na Regra 10 (1) (b) do Anexo I da presente Convenção, e

9. "Área do Mar Negro" é como definida na Regra 10 (1) (c) do Anexo I da presente Convenção.

R E G R A 2
Aplicação

1. A menos que expressamente determinado de outro modo, as disposições deste Anexo serão aplicadas a todos os navios que transportem substâncias líquidas nocivas a granel.
2. Quando uma carga sujeita às disposições do Anexo I da presente Convenção for transportada num compartimento de carga de um graneleiro químico, os requisitos apropriados do Anexo I da presente Convenção serão também aplicáveis.
3. A Regra 13 deste Anexo será aplicável somente aos navios que transportem substâncias que sejam categorizadas, para fins de controle de descarga, nas Categorias A, B ou C.

R E G R A 3
Categorias e Listas de Substâncias
Líquidas Nocivas

1. Para o objetivo das Regras deste Anexo, com exceção da Regra 13, as substâncias líquidas nocivas serão divididas em quatro categorias como se segue:
 - a) Categoria A - Substâncias líquidas nocivas provenientes de operações de limpeza de tanques ou de descarga de lastro que, se descarregadas no mar, apresentariam enorme perigo, seja para os recursos marinhos, seja para a saúde humana, ou causariam sérios danos à utilização de mar para recreação ou outros usos legítimos, justificando, portanto, a aplicação de severas medidas anti-poluição;
 - b) Categoria B - Substâncias líquidas nocivas provenientes de operações de limpeza de tanques ou de descarga de lastro que, se descarregadas no mar, apresentariam perigo, seja para os recursos marinhos, seja para a saúde humana ou causariam danos à utilização do mar para recreação ou outros usos legítimos, justificando, portanto, a aplicação de medidas especiais anti-poluição;
 - c) Categoria C - Substâncias líquidas nocivas provenientes de operações de limpeza de tanques ou de descarga de lastro que, se descarregadas no mar, apresentariam um perigo menor seja para os recursos marinhos, seja para a saúde humana ou causariam danos menores à utilização do mar para recreação ou outros usos legítimos, requerendo, portanto, condições operacionais especiais, e
 - d) Categoria D - Substâncias líquidas nocivas provenientes de operações de limpeza de tanques ou de descarga de lastro que, se descarregadas no mar, apresentariam um reconhecível perigo seja para os recursos marinhos, seja para a saúde humana ou causariam danos mínimos à utilização do mar para recreação ou outros usos legítimos, requerendo, portanto, alguma atenção nas condições operacionais.

2. Diretivas a serem usadas na categorização das substâncias líquidas nocivas são encontradas no Apêndice I a este Anexo.

3. A relação das substâncias líquidas nocivas transportadas a granel a qual não tenha sido enquadrada numa categoria de acordo com o parágrafo 1 desta Regra ou estimada como consta da Regra 4 (1) deste Anexo, os Governos das Partes da Convenção interessados na operação proposta estabelecerão de comum acordo uma classificação provisória para operação proposta, pautando-se nas diretivas referidas no parágrafo 2 desta Regra.

4. Quando é proposto transportar uma substância líquida a granel a qual não tenha sido enquadrada numa categoria de acordo com o parágrafo (1) desta Regra ou estimada como consta da Regra 4 (1) deste Anexo, os Governos das Partes da Convenção interessados na operação proposta estabelecerão de comum acordo uma classificação provisória para a operação proposta, pautando-se nas diretivas referidas no parágrafo (2) desta Regra.

Até que os Governos interessados tenham chegado a um pleno acordo, a substância será transportada nas condições mais severas propostas. Tão logo seja possível, mas antes de noventa dias após seu primeiro transporte, a Administração interessada notificará a Organização, dando detalhes da substância e a classificação provisória para imediata divulgação a todas as Partes com fins de informação e consideração.

O Governo de cada Parte terá um período de noventa dias para encaminhar seus comentários à Organização tendo em vista fixar a categoria da substância.

R E G R A 4

Outras Substâncias Líquidas

1. As substâncias relacionadas no Apêndice III a este Anexo foram avaliadas e julgadas fora das Categorias A, B, C e D, como definidas na Regra 3(1) deste Anexo porque presentemente são consideradas como não apresentando nenhum perigo à saúde humana, aos recursos marinhos, à recreação ou a outros usos legítimos do mar, quando, proveniente de operações de limpeza de tanques ou de descarga de lastro, são lançadas ao mar.

2. A descarga de água de porão ou de lastro, bem como de outros resíduos ou misturas contendo unicamente as substâncias relacionadas no Apêndice III a este Anexo não estará sujeita a nenhuma exigência deste Anexo.

3. A descarga no mar do lastro limpo ou segregado não estará sujeita a nenhuma exigência deste Anexo.

R E G R A 5

Descarga de Substâncias Líquidas Nocivas
Substâncias da Categoria A, B e C fora
das Áreas Especiais e Substâncias da
Categoria D em todas as Áreas

Sujeito às disposições da Regra 6 deste Anexo,

1. Será proibida a descarga no mar de substâncias da Categoria A, como definidas na Regra 3 (1) (a) deste Anexo, ou de substâncias que provisoriamente estejam como tal classificadas, ou de água de lastro, lavagens de tanque ou outros resíduos ou misturas que contenham tais substâncias.

Se tanques contendo tais substâncias ou misturas estiverem para ser lavados, os resíduos resultantes deverão ser descarregados numa instalação de recebimento até que a concentração da substância no efluente em tal instalação seja igual ou abaixo da concentração residual prescrita para essa substância na coluna III do Apêndice II a este Anexo e até que o tanque esteja vazio. Contanto que o resíduo então remanescente no tanque seja subseqüentemente diluído por um volume de água de, no mínimo, 5% do volume total do tanque, pode ele ser descarregado no mar quando estiverem satisfeitas todas as condições seguintes:

- a) o navio esteja prosseguindo no rumo a uma velocidade de pelo menos 7 nós no caso de navios de propulsão própria ou de pelo menos 4 nós quando não tiverem propulsão própria;
- b) a descarga seja feita abaixo da linha d'água, levando-se em conta a localização das admissões de água do mar, e
- c) a descarga seja feita a uma distância de não menos de 12 milhas náuticas da terra mais próxima e com uma profundidade de água de não menos de 25 metros

2. Será proibida a descarga no mar de substâncias da Categoria B, como definidas na Regra 4 (1) (b) deste Anexo, ou de substâncias que estejam provisoriamente como tal classificadas, ou de água de lastro, lavagens de tanque ou outros resíduos ou misturas que contenham tais substâncias exceto quando estiverem satisfeitas todas as condições seguintes:

- a) o navio esteja prosseguindo no rumo a uma velocidade de pelo menos 7 nós no caso de navios de propulsão própria ou de pelo menos 4 nós quando não tiverem propulsão própria;
- b) os procedimentos e dispositivos para a descarga sejam aprovados pela Administração.

Tais procedimentos e dispositivos serão baseados em normas desenvolvidas pela Organização e deverão assegurar que a concentração e a razão de descarga do efluente seja tal que a concentração da substância na esteira do navio não exceda 1 parte por milhão;

- c) a quantidade máxima de carga descarregada de cada tanque e seus sistemas associados de canalizações não exceda a quantidade máxima aprovada de acordo com os procedimentos referidos na alínea (b) deste parágrafo, a qual não deverá exceder em nenhum caso ao maior dos seguintes valores: 1 metro cúbico ou 1/3.000 da capacidade do tanque em metros cúbicos;
- d) a descarga seja feita abaixo da linha d'água, levando-se em conta a localização das admissões de água do mar; e
- e) a descarga seja feita a uma distância de não menos de 12 milhas náuticas da terra mais próxima e a uma profundidade de água de não menos de 25 metros.

3. Será proibida a descarga no mar de substâncias da Categoria C, como definidas na Regra 3 (1) (c) deste Anexo, ou de substâncias que estejam provisoriamente como tal classificadas ou de água de lastro, lavagens de tanque ou outros resíduos ou misturas que contenham tais substâncias exceto quando estiverem satisfeitas todas as condições seguintes:

- a) o navio esteja prosseguindo no rumo a uma velocidade de pelo menos 7 nós no caso de navios de propulsão própria ou de pelo menos 4 nós quando não tiverem propulsão própria;
- b) os procedimentos e dispositivos para a descarga sejam aprovados pela Administração. Tais procedimentos e dispositivos serão baseados em normas desenvolvidas pela Organização e deverão assegurar que a concentração e a razão de descarga do efluente seja tal que a concentração da substância na esteira do navio não exceda 10 partes por milhão;
- c) a quantidade máxima de carga descarregada de cada tanque e seus sistemas associados de canalizações não exceda a quantidade máxima aprovada de acordo com os procedimentos referidos na alínea (b) deste parágrafo a qual não deverá exceder em nenhum caso ao maior dos seguintes valores: 3 metros cúbicos ou 1/1000 da capacidade do tanque em metros cúbicos;
- d) a descarga seja feita abaixo da linha d'água, levando-se em conta a localização das admissões de água do mar; e
- e) a descarga seja feita a uma distância de não menos de 12 milhas náuticas da terra mais próxima e numa profundidade de água de não menos de 25 metros.

4. Será proibida a descarga no mar de substâncias da Categoria D, conforme definido na Regra 3 (1) (d) deste Anexo, ou daquelas provisoriamente classificadas como tais, ou água de lastro, lavagens de tanque, ou outros resíduos ou misturas que contenham tais substâncias, a menos que as seguintes condições seja satisfeitas:

a) o navio esteja prosseguindo no rumo a uma velocidade pelo menos 7 nós em caso de navios de auto-propulsão, ou pelo menos de 4 nós quando não tiverem propulsão própria;

b) tais misturas sejam de concentração não maior do que uma parte da substância em dez partes de água; e

c) a descarga seja feita a uma distância de não menos de 12 milhas náuticas da terra mais próxima.

5. Processos de ventilação, aprovados pela Administração, podem ser utilizados para remover os resíduos de carga de um tanque. Tais processos serão baseados em normas ditadas pela Organização. Se for necessária uma lavagem subsequente do tanque e descarga no mar das lavagens de tanque resultantes será feita de acordo com os parágrafos (1), (2), (3) ou (4) desta Regra, desses o que for aplicável ao caso.

6. Será proibida a descarga no mar de substâncias que não tenham sido enquadradas numa categoria, classificadas provisoriamente ou estimadas como referido na Regra 4 (1) deste Anexo, ou de água de lastro, lavagens de tanque ou outros resíduos ou misturas que contenham tais substâncias.

SUBSTÂNCIAS DA CATEGORIA A, B E C DENTRO DAS ÁREAS ESPECIAIS

Sujeitas às disposições da Regra 6 deste Anexo.

7. Será proibida a descarga no mar de substâncias da Categoria A, como definida na Regra 3 (1) (a) deste Anexo, ou de substâncias que, provisoriamente, estejam como tal classificadas ou de água de lastro, lavagens de tanque ou outros resíduos ou misturas que contenham tais substâncias.

Se tanques contendo tais substâncias ou misturas estiverem para ser lavados, os resíduos resultantes deverão ser descarregados numa instalação de recebimento que deverá ser provida pelos Estados limítrofes das áreas especiais, de acordo com a Regra 7 deste Anexo, até que a concentração da substância no efluente para tal instalação esteja na, ou abaixo da, concentração residual prescrita para essa substância na coluna IV do Apêndice II a este Anexo e até que o tanque esteja vazio. Desde que o resíduo então remanescente no tanque seja subsequentemente diluído pela adição de um volume d'água de não menos de 5% do volume do tanque, pode ele ser descarregado no mar quando forem satisfeitas todas as condições seguintes:

a) o navio esteja prosseguindo no rumo a uma velocidade de pelo menos 7 nós no caso de navios de propulsão própria ou de pelo menos 4 nós quando não tiverem propulsão própria.

b) a descarga seja feita abaixo da linha d'água, levando-se em conta a localização das admissões de água do mar, e

c) a descarga seja feita a uma distância de não menos de 12 milhas náuticas da terra mais próxima e numa profundidade de água de não menos de 25 metros.

8. Será proibida a descarga no mar de substância da Categoria B como definida na Regra 3 (1) (b) deste Anexo ou de substâncias que provisoriamente estejam como tal classificadas ou de água de lastro, lavagens de tanque ou de outros resíduos ou misturas que contêm tais substâncias, exceto quando forem satisfeitas todas as seguintes condições:

- a) o tanque, após descarregado, tenha sido lavado com um volume de água não menos que 0,5% do volume total de tanque e os resíduos resultantes tenham sido descarregados numa instalação de recebimento até que o tanque fique vazio;
- b) o navio esteja prosseguindo no rumo a uma velocidade de pelo menos 7 nós no caso dos navios de propulsão própria ou de pelo menos 4 nós quando não tiverem propulsão própria;
- c) os procedimentos e dispositivos para a descarga e lavagem sejam aprovados pela Administração. Tais procedimentos e dispositivos serão baseados em normas desenvolvidas pela Organização e deverão assegurar que a concentração e a razão de descarga do efluente seja tal que a concentração da substância na esteira do navio não exceda 1 parte por milhão;
- d) a descarga seja feita abaixo da linha d'água, levando-se em conta a localização das admissões de água do mar, e
- e) a descarga seja feita a uma distância de não menos de 12 milhas náuticas da terra mais próxima e com uma profundidade de água de não menos de 25 metros.

9. Será proibida a descarga no mar de substâncias da Categoria C como definida na Regra 3 (1) (c) deste Anexo ou substâncias que estejam provisoriamente como tal classificadas ou de água de lastro, lavagens de tanque ou outros resíduos ou misturas que contêm tais substâncias exceto quando estiverem satisfeitas todas as condições seguintes:

- a) o navio esteja prosseguindo no rumo a uma velocidade de pelo menos 7 nós no caso de navios de propulsão própria ou de pelo menos 4 nós quando tiverem propulsão própria;
- b) os procedimentos e dispositivos para a descarga sejam aprovados pela Administração. Tais procedimentos e dispositivos serão baseados em normas desenvolvidas pela Organização e deverão assegurar que a concentração e a razão de descarga do efluente seja tal que a concentração da substância na esteira do navio não exceda 1 parte por milhão;
- c) a quantidade máxima de carga descarregada de cada tanque e seus sistemas associados de canalização não exceda a quantidade máxima aprovada de acordo com os procedimentos referidos na alínea b deste parágrafo a qual não deverá

exceder, ao maior dos seguintes valores 1 metro cúbico ou 1/3.000 da capacidade do tanque em metros cúbicos;

d) a descarga seja feita abaixo da linha d'água, levando-se em conta a localização das admissões da água do mar, e

e) a descarga seja feita a uma distância de não menos de 12 milhas náuticas da terra mais próxima e numa profundidade de água de não menos de 25 metros.

10. Processos de ventilação, aprovados pela Administração podem ser usados para remover os resíduos de carga de um tanque. Tais processos serão baseados em normas ditadas pela Organização. Se for necessária uma lavagem subsequente do tanque, a descarga no mar das lavagens de tanque resultantes será feita de acordo com os parágrafos 7, 8 ou 9 desta Regra, desses o que for aplicável.

11. Será proibida a descarga no mar de substâncias que não tenham sido enquadradas nas categorias, provisoriamente classificadas ou estimadas, como referido na Regra 4 (1) deste Anexo, ou de água de lastro, lavagens de tanque ou outros resíduos ou misturas contendo tais substâncias.

12. Nada nesta Regra proibirá um navio de reter a bordo os resíduos de uma carga da Categoria B ou C e fazer a descarga desses resíduos no mar, fora de uma área especial de acordo respectivamente, com o parágrafo 2 ou 3 desta Regra.

13. a) Os Governos de Partes da Convenção cujas linhas de costa fazem limite com uma dada área especial, deverão coletivamente fazer um acordo e estabelecer uma data na qual o requisito da Regra 7 (1) deste Anexo será plenamente atendido e a partir da qual os requisitos dos parágrafos 7, 8, 9 e 10 desta Regra a respeito dessa área passarão a ter efeito e deverão notificar à Organização comunicando a data assim estabelecida, com antecedência de pelo menos, seis meses.

A Organização, então deverá comunicar imediatamente essa data a todas as Partes.

b) Se a data da entrada em vigor da presente Convenção for anterior a data estabelecida de acordo com a alínea (a) deste parágrafo, os requisitos dos parágrafos 1, 2 e 3 desta Regra serão aplicados durante o período intermediário.

R E G R A 6

Exceções

A Regra 5 deste Anexo não se aplicará para:

a) a descarga no mar de substâncias líquidas nocivas ou misturas contendo tais substâncias, indispensável para fins de garantir a segurança do navio ou salvar uma vida humana no mar; ou

- b) a descarga no mar de substâncias líquidas nocivas ou misturas contendo tais substâncias, resultante de avaria no navio ou em seus equipamentos:
 - i) desde que tenham sido tomadas todas as precauções razoáveis, após a ocorrência da avaria ou da descoberta da descarga, para fins de preveni-la, e
 - ii) exceto se o proprietário (armador) ou o Comandante tiver agido seja com a intenção de causar a avaria ou temerariamente e sabendo que provavelmente poderia resultar em avaria; ou
- c) a descarga no mar de substâncias líquidas nocivas ^{ou} misturas contendo tais substâncias, aprovada pela Administração, quando for utilizada para fins de combate a incidentes específicos de poluição a fim de minimizar os danos dessa poluição. Qualquer descarga dessa natureza será sujeita à aprovação do Governo em cuja jurisdição se pretenda executá-la.

R E G R A 7

Instalações de Recebimento

1. O Governo de cada Parte da Convenção compromete-se a assegurar o fornecimento de instalações de recebimento de acordo com as necessidades dos navios que utilizem seus portos, terminais ou portos de reparos, como segue:

- a) os portos e terminais de embarque o desembarque de carga deverão ter instalações adequadas para receber, sem atrasar demasiadamente os navios, os resíduos e misturas que contenham substâncias líquidas nocivas que, como consequência da aplicação deste Anexo, tenham permanecido a bordo dos navios que as transportam, para serem descarregadas; e
- b) os portos de reparos incumbidos de reparos de navios transportadores de produtos químicos deverão ter instalações adequadas para o recebimento de resíduos e misturas contendo substâncias líquidas nocivas.

2. O Governo de cada Parte determinará os tipos das instalações a serem providas para os fins do parágrafo (1) desta Regra em cada porto de embarque e desembarque de carga, terminal e porto de reparos de navio em seus territórios e notificará à Organização a respeito.

3. Cada Parte notificará a Organização, para fins de divulgação às Partes interessadas, sobre qualquer caso em que as instalações requeridas de acordo com o parágrafo (1) desta Regra forem consideradas inadequadas.

R E G R A 8
Medidas de Controle

1. O Governo de cada Parte da Convenção deverá designar ou autorizar inspetores para os fins de fazer vigorar esta Regra.

SUBSTÂNCIAS DA CATEGORIA A EM TODAS AS ÁREAS

2. a) Se um tanque estiver parcialmente descarregado ou descarregado mas não limpo, deve ser feito um registro apropriado no Livro de Registro de Carga.

b) Até que esse tanque seja limpo, toda operação subsequente de bombeamento ou de transferência levada a efeito em conexão com esse tanque deverá, também, ser lançada no Livro Registro de Carga.

3. Se o tanque estiver para ser lavado:

- a) o efluente oriundo da operação de lavagem deverá ser descarregado do navio para uma instalação de recebimento pelo menos até que a concentração da substância na descarga, como indicada pela análise de amostras do efluente tiradas pelo inspetor, tenha caído para a concentração residual especificada para essa substância no Apêndice II a este Anexo.

Quando tiver sido atingida a concentração residual requerida, as lavagens descarregadas na instalação de recebimento até que o tanque esteja vazio. Lançamentos apropriados dessas operações deverão ser feitos no Livro de Registro de Carga e certificados pelo inspetor, e

- b) após a diluição do resíduo, então remanescente no tanque, com água igual a pelo menos 5% da capacidade do tanque, esta mistura pode ser descarregada no mar de acordo com as disposições da alíneas (1) (a), (b) e (c) ou (7) (a), (b) e (c), como aplicável, da Regra 5 deste Anexo. Deverão ser feitos lançamentos apropriados desta operações no Livro de Registro de Carga.

4. Quando o Governo da Parte recebedora estiver convencido da impraticabilidade de medição da concentração da substância no efluente sem causar um atraso demasiado ao navio, essa Parte pode aceitar um procedimento alternativo como sendo equivalente à alínea 3 (a) desde que:

- a) um procedimento de "pré-limpeza" dessa substância, para esse tanque baseado em normas desenvolvidas pela Organização, seja aprovado pela Administração e que essa Parte concorde que tal procedimento atenderá plenamente aos requisitos do parágrafo 1 ou 7, como aplicável, da Regra 5 deste Anexo, com relação à obtenção das concentrações residuais prescritas;

b) um vistoriador, devidamente autorizado pela Parte, deverá, ~~deverá~~ certificar no Livro Registro de Carga que:

- i) o tanque, suas bombas e sistemas de canalizações foram esvaziados e a quantidade de óleo remanescente no tanque é igual ou inferior à quantidade em que se baseou o procedimento de pré-limpeza mencionado no subparágrafo ii deste parágrafo;
 - ii) a pré-limpeza foi efetuada em conformidade com o procedimento aprovado pela Administração para aquele tanque e aquela substância; e
 - iii) as águas de lavagem resultantes da pré-limpeza foram descarregadas para uma instalação de recebimento e o tanque está vazio;
- c) a descarga para o mar de qualquer resíduo remanescente será feita de acordo com o disposto no parágrafo 3 (b) desta Regra e o registro apropriado será feito no Livro Registro de Carga.

**SUBSTÂNCIAS DA CATEGORIA B, FORA DAS ÁREAS ESPECIAIS
E SUBSTÂNCIAS DA CATEGORIA C EM TODAS AS ÁREAS**

5. Sujeito à fiscalização e aprovação pelo inspetor devidamente autorizado ou designado, como considerado necessário pelo Governo da Parte, o Comandante do navio deverá, com relação a uma substância da Categoria B fora de áreas especiais e a substâncias da Categoria C em todas as áreas, assegurar o cumprimento do seguinte:

- a) Se o tanque estiver parcialmente descarregado mas não limpo deverá ser feito um lançamento apropriado no Livro Registro de Carga;
- i) o sistema de canalização de carga que serve esse tanque deverá ser drenado e o lançamento apropriado será feito no Livro Registro de Carga;
 - ii) a quantidade de substâncias, remanescente no tanque não deverá exceder a quantidade máxima que, para essa substância, possa ser descarregada de acordo com a Regra 5 (2) (c) deste Anexo, fora das áreas especiais no caso de substâncias da Categoria B, ou de acordo com as Regras 5 (3) (c) e 5 (9) (c) fora e dentro, respectivamente, de áreas especiais, no caso de substâncias da Categoria C.
Deverá ser feito o lançamento apropriado no Livro Registro de Carga;
 - iii) quando se tencionar descarregar a quantidade remanescente de substância no mar, deverão ser cumpridos os procedimentos aprovados e deverá ser conseguida a diluição necessária da substância, que seja satisfatória para tal descarga. Deverá ser feito

o lançamento apropriado no Livro Registro de Carga;
ou

iv) quando as lavagens de tanque não são descarregadas no mar, se tiver lugar qualquer transferência interna das lavagens desse tanque, deverá ser feito o lançamento apropriado no Livro Registro de Carga, e

v) qualquer descarga subsequente no mar, de tais lavagens de tanque, deverá ser feita de acordo com os requisitos da Regra 5 deste Anexo para a área apropriada e Categoria de substância envolvida;

c) Se o tanque estiver para ser lavado no porto:

i) as lavagens de tanque deverão ser descarregadas numa instalação de recebimento e o lançamento apropriado deverá ser feito no Livro Registro de Carga, ou

ii) as lavagens de tanque serão mantidas a bordo do navio e deverá ser feito o lançamento apropriado no Livro Registro de Carga, indicando a localização e disposição das lavagens.

d) Se após a descarga de uma substância da Categoria C dentro de uma área especial, quaisquer resíduos ou lavagens de tanque tiverem que ser mantidos a bordo até que o navio esteja fora da área especial, o Comandante deverá efetuar o lançamento pertinente no Livro Registro de Carga e, neste caso, serão aplicáveis os procedimentos explanados na Regra 5 (3) deste Anexo.

SUBSTÂNCIAS DA CATEGORIA B, DENTRO DAS ÁREAS ESPECIAIS

6. Sujeito à fiscalização e aprovação pelo inspetor devidamente autorizado ou designado, como considerado necessário pelo Governo da Parte, o Comandante do navio deverá, com relação a uma substância da Categoria B dentro de uma área especial, assegurar o cumprimento do seguinte:

a) se um tanque estiver parcialmente descarregado ou descarregado mas não limpo, deverá ser feito o lançamento apropriado no Livro Registro de Carga;

b) até que esse tanque seja limpo, cada bombeamento ou operação de transferência subsequente, levado a efeito em conexão com esse tanque deverá também ser lançado no Livro Registro de Carga;

c) se o tanque estiver para ser lavado, o efluente da operação de lavagem do tanque, que deverá conter um volume de água não menor do que 0,5 por cento do volume total do tanque, deverá ser descarregado do navio para uma instalação de recebimento, até que o tanque, sua bomba e

seu sistema de canalização estejam vazios. Deverá ser feito o lançamento apropriado no Livro Registro de Carga;

d) se o tanque estiver para ser posteriormente limpo e esvaziado no mar, o Comandante deverá assegurar-se de que:

i) sejam cumpridos os procedimentos aprovados, referidos na Regra 5 (8) (c) deste Anexo e que lançamentos apropriados foram feitos no Livro Registro de Carga, e de que

ii) qualquer descarga no mar seja feita de acordo com os requisitos da Regra 5 (8) deste Anexo e que seja feito um lançamento apropriado no Livro Registro de Carga;

e) se após a descarga de uma substância da Categoria B, dentro de uma área especial, quaisquer resíduos ou lavagens de tanque tiverem que ser mantidos a bordo até que o navio esteja fora da área especial, o Comandante deverá indicá-los por um lançamento apropriado no Livro Registro de Carga e, neste caso, serão aplicáveis os procedimentos explanados na Regra 5. (2) deste Anexo.

SUBSTÂNCIAS DA CATEGORIA D

EM TODAS AS ÁREAS

7. O Comandante de um navio deverá, com relação a uma substância da Categoria D, assegurar o cumprimento do seguinte:

a) Se um tanque estiver parcialmente descarregado, ou descarregado mas não limpo, deverá ser feito o lançamento apropriado no Livro Registro de Carga.

b) Se o tanque estiver para ser limpo no mar:

i) o sistema de canalização da carga que serve esse tanque deverá ser drenado e o lançamento apropriado será feito no Livro Registro de Carga;

ii) quando se tencionar descarregar a quantidade remanescente de substância no mar, deverá ser conseguida a diluição necessária da substância, que seja satisfatória para tal descarga. Deverá ser feito o lançamento apropriado no Livro Registro de Carga, ou

iii) quando as lavagens de tanque não são descarregadas no mar, se tiver lugar qualquer transferência interna das lavagens desse tanque, deverá ser feito o lançamento apropriado no Livro Registro de Carga; e

iv) qualquer descarga subsequente no mar de tais lavagens de tanque deverá ser feita de acordo com os requisitos da Regra 5 (4) deste Anexo.

c) Se o tanque estiver para ser lavado no porto:

- i) as lavagens de tanque deverão ser descarregadas numa instalação de recebimento e o lançamento apropriado deverá ser feito no Livro Registro de Carga; ou
- ii) as lavagens de tanque serão mantidas a bordo do navio devendo ser feito o lançamento apropriado no Livro Registro de Carga, indicando a localização e disposição dessas lavagens.

DESCARGA PROVENIENTE DE UM TANQUE DE RESÍDUO

8. Quaisquer resíduos mantidos a bordo num tanque de resíduo, incluindo os dos porões dos compartimentos de bombas, que contenham uma substância da Categoria A, ou, dentro de uma área especial, seja uma substância da Categoria A ou da Categoria B, deverão ser descarregados numa instalação de recebimento de acordo com as disposições da Regra 5 (1), (7) ou (8) deste Anexo, como aplicável. Deverá ser feito o lançamento apropriado no Livro Registro de Carga.

9. Quaisquer resíduos mantidos a bordo num tanque de resíduo, incluindo os dos porões dos compartimentos de bombas, que contenham uma substância da Categoria B fora de uma área especial, ou uma substância da Categoria C em todas as áreas, e que excedam o total das quantidades máximas especificadas na Regra 5 (2) (c), (3) (c) ou (9) (c) deste Anexo, como aplicável, deverão ser descarregados numa instalação de recebimento. Deverá ser feito o lançamento apropriado no Livro Registro de Carga.

R E G R A 9 Livro Registro de Carga

1. Todo navio a que se aplique este Anexo deverá ser provido de um Livro Registro de Carga, seja como parte do Diário Náutico ou seja de outro modo, na forma especificada no Apêndice IV a este Anexo.

2. O Livro Registro de Carga deverá ser preenchido, numa base de tanque por tanque, sempre que quaisquer das seguintes operações com substâncias líquidas nocivas tenha lugar no navio:

- i) carregamento;
- ii) descarregamento;
- iii) transferência de carga;
- iv) transferência de carga, resíduos de carga ou misturas contendo carga, para um tanque de resíduo;
- v) limpeza de tanques de carga;
- vi) transferência proveniente de tanques de resíduo;
- vii) lastreamento de tanques de carga;
- viii) transferência de água de lastro suja; e
- ix) descarga para o mar de acordo com a Regra 5 deste Anexo.

3. No caso de qualquer descarga, da espécie referida no Artigo 7 da presente Convenção e na Regra 6 deste Anexo, de qualquer substância líquida nociva ou mistura contendo tal substância, seja ela intencional ou acidental, deverá ser feito seu lançamento no Livro Registro de Carga, estabelecendo as circunstâncias da descarga e as razões para a mesma.

4. Quando um inspetor, designado ou autorizado pelo Governo da Parte da Convenção para supervisionar quaisquer operações de acordo com este Anexo, tiver inspecionado um navio deverá ele fazer o lançamento apropriado no Livro Registro de Carga.

5. Cada operação referida nos parágrafos (2) e (3) desta Regra deverá ser detalhadamente registrada, sem demora, no Livro Registro de Carga de modo que todos os lançamentos no Livro apropriado para essa operação sejam concluídos.

Cada lançamento deverá ser assinado pelo oficial, ou oficiais, encarregados da operação em causa e, quando o navio estiver quarneado, cada página deverá ser assinada pelo Comandante do navio. Os lançamentos no Livro Registro de Carga serão feitos na língua oficial do Estado cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar e nos navios portadores de um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição para o Transporte de Substâncias Líquidas Nocivas a Granel (1973) serão feitos em inglês ou francês. Os lançamentos numa língua nacional oficial do Estado cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar deverão prevalecer no caso de uma disputa ou discrepância.

6. O Livro Registro de Carga será guardado em local onde esteja prontamente disponível para uma inspeção e, exceto nos casos de navios a reboque desquarneados será mantido a bordo do navio.

Deverá ser guardado por um período de dois anos após ter sido feito o último lançamento.

7. A autoridade competente do Governo de uma Parte pode inspecionar o Livro Registro de Carga a bordo de qualquer navio a que se aplique este Anexo, enquanto o navio estiver em seus portos e pode tirar uma cópia de qualquer lançamento nesse livro e solicitar ao Comandante que certifique tratar-se de cópia autêntica. Qualquer cópia assim feita que tenha sido certificada pelo Comandante do navio como uma cópia autêntica de um lançamento no Livro Registro de Carga do navio será admitida em qualquer processo judicial como evidência dos fatos expostos no lançamento.

A inspeção de um Livro Registro de Carga e a retirada de uma cópia certificada, pela autoridade competente de acordo com este parágrafo será feita tão prontamente quanto possível, a fim de não atrasar excessivamente o navio.

R E G R A 10

Vistorias

1. Os navios que estão sujeitos às disposições deste Anexo e que transportam substâncias líquidas nocivas a granel serão vistoriados como se segue:

- a) uma vistoria inicial, antes do navio ter entrado em serviço ou antes que lhe tenha sido emitido pela primeira vez o certificado exigido pela Regra 11 deste Anexo, a qual incluirá uma inspeção completa de sua superestrutura, equipamentos, instalações, arranjos e material na medida em que o navio for abrangido por este Anexo. A vistoria será tal que assegure o pleno atendimento dos requisitos aplicáveis deste Anexo;
- b) vistorias periódicas, a intervalos especificados pela Administração, os quais não devem exceder 5 anos, efetuadas de modo a assegurar que a estrutura, equipamentos, instalações, arranjos e material atendam plenamente aos requisitos aplicáveis deste Anexo. Contudo, quando a duração do Certificado Internacional de Prevenção da Poluição para o Transporte de Substâncias Líquidas Nocivas a Granel (1973) for prorrogada como especificado na Regra 12 (2) ou (4) deste Anexo, o intervalo da vistoria periódica pode ser correspondentemente prorrogado, e
- c) vistorias intermediárias a intervalos especificados pela Administração, os quais não excederão 30 meses, realizadas de modo a assegurar que o equipamento e os sistemas de bomba e canalização a ele associados atendam plenamente aos requisitos aplicáveis deste Anexo e estão em condições de trabalho. A vistoria se apoiará no Certificado Internacional de Prevenção da Poluição para o Transporte de Substâncias Líquidas Nocivas à Granel (1973) emitido de acordo com a Regra 11 deste Anexo.

2. As vistorias de um navio relacionadas ao cumprimento das disposições deste Anexo serão levadas a efeito por Oficiais da Administração. A Administração, contudo, pode incumbir das vistorias inspetores, nomeados para esse fim, ou organizações por ela reconhecidas.

Em cada caso a Administração interessada garantirá a execução perfeita e a eficiência das vistorias.

3. Após ter sido realizada qualquer vistoria de um navio de acordo com esta Regra, não poderá ser feita qualquer alteração importante na estrutura, equipamento, instalações, arranjos ou material abrangido pela vistoria, sem a sanção da Administração, exceto a substituição direta de tais equipamentos e instalações para fins de reparo ou manutenção.

R E G R A 11 Emissão de Certificado

1. Será emitido um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição para o Transporte de Substâncias Líquidas Nocivas à Granel (1973) para qualquer navio que transporte substâncias líquidas nocivas e que esteja engajado em viagens para portos ou terminais ao largo sob

a jurisdição de outras Partes da Convenção, após a sua vistoria de acordo com as disposições da Regra 10 deste Anexo.

2. Tal Certificado será emitido pela Administração ou por uma pessoa ou organização por ela devidamente autorizada. Em cada caso a Administração assumirá total responsabilidade pelo Certificado.

3. a) O Governo de uma Parte pode, por solicitação da Administração, determinar que um navio seja vistoriado e, convencido de que estão atendidas as disposições deste Anexo, emitirá ou autorizará a emissão de um Certificado para o navio, de acordo com este Anexo.

b) Uma cópia do Certificado e uma cópia do relatório da vistoria serão remetidas, tão logo seja possível, para a Administração solicitante.

c) Um Certificado assim emitido conterá uma declaração de que a emissão foi feita por solicitação da Administração e terá a mesma validade, recebendo o mesmo reconhecimento de um Certificado emitido com base no parágrafo 1 desta Regra.

d) Nenhum Certificado Internacional de Prevenção da Poluição para o Transporte de Substâncias Líquidas Nocivas à Granel (1973) será emitido para qualquer navio que esteja autorizado a arvorar a bandeira de um Estado que não seja Parte da Convenção.

4. O Certificado deverá ser redigido em língua oficial do país que o emite, em forma correspondente à do modelo apresentado no Apêndice V a este Anexo. Se a língua utilizada não for o inglês ou o francês, o texto deverá incluir versão numa dessas línguas.

R E G R A 12

Duração do Certificado

1. Um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição para o Transporte de Substâncias Líquidas Nocivas à Granel (1973) será emitido para um período especificado pela Administração, o qual não excederá o prazo de 5 anos a partir da data da emissão, exceto como estabelecido nos parágrafos 2 e 4 desta Regra.

2. Se um navio, na ocasião em que expirar o Certificado, não estiver num porto ou terminal ao largo sob a jurisdição da Parte da Convenção cuja bandeira está autorizado a arvorar, o Certificado pode ser prorrogado pela Administração, mas tal prorrogação será concedida somente para o fim de permitir que o navio complete sua viagem para o Estado cuja bandeira está autorizado a arvorar ou para aquele em que está para ser vistoriado, e isso somente nos casos em que pareça oportuno e razoável fazê-lo.

3. Nenhum Certificado será desta maneira prorrogado por um período de mais de 5 meses; e o navio a que for concedida tal prorrogação não deverá, na sua chegada ao Estado cuja bandeira está autorizado a arvorar ou ao porto em que está para ser vistoriado, ser autorizado em virtude de tal prorrogação a deixar esse porto ou Estado sem que tenha obtido novo Certificado.

4. Um Certificado que não tenha sido prorrogado em conformidade com as disposições do parágrafo 2 desta Regra pode ser prorrogado pela Administração por um período de graça de até um mês a partir da data de expiração nele estabelecida.

5. Um Certificado perderá sua validade se tiverem ocorrido alterações importantes na estrutura, equipamento, instalações, arranjos e material, exigidos por este Anexo, sem a sanção da Administração, exceto a substituição direta de tal equipamento ou instalação para fins de reparo ou manutenção, ou se as vistorias intermediárias, como especificado pela Administração, de acordo com a Regra 10 (1) (c) deste Anexo, não tiverem sido efetuadas.

6. Um Certificado emitido para um navio deixará de ser válido após a transferência de tal navio para a bandeira de um outro Estado, exceto como estipulado no parágrafo 7 desta Regra.

7. Na transferência de um navio para a bandeira de outra Parte, o Certificado permanecerá em vigor por um período não superior a 5 meses, desde que não tenha expirado antes do fim desse período, ou até que a Administração emita um Certificado substituto, se esta emissão ocorrer antes dos 5 meses. Tão logo seja possível, após ter tido lugar a transferência, o Governo da Parte cuja bandeira o navio estava anteriormente autorizado a arvorar, remeterá à Administração uma cópia do Certificado possuído pelo navio antes de sua transferência e, se disponível, uma cópia do relatório da vistoria pertinente.

R E G R A . 13

Requisitos para a Minimização da Poluição Acidental

1. O projeto, a construção, o equipamento e a operação de navios que transportem substâncias líquidas nocivas a granel e que estão sujeitos às disposições deste Anexo deverão ser tais que tornem mínima a descarga incontrolável no mar de tais substâncias.

2. Conforme as disposições do parágrafo 1 desta Regra, o Governo de cada Parte publicará ou fará com que sejam publicados os requisitos detalhados dos projetos, construção, equipamento e operação de tais navios.

3. Com relação aos navios-tanques de produtos químicos, os requisitos referidos no parágrafo 2 desta Regra conterão, pelo menos, todas as disposições contidas no Código para Construção e Equipamento de Navios que Transportam Substâncias Químicas Perigosas a Granel, adotado pela Assembleia da Organização em sua Resolução A.212 (VII) com as emendas que possam ser adotadas pela Organização, desde que essas emendas ao referido Código sejam adotadas e entrem em vigor de acordo com as disposições do Artigo 16 da presente Convenção para "procedimentos sobre emendas de um Apêndice a um Anexo".

A P Ê N D I C E I

Linhas Básicas para Categorizar as
Substâncias Líquidas Nocivas

- CATEGORIA A** - Substâncias que são bio-acumuladas e passíveis de se tornarem perigosas para a vida aquática ou para a saúde humana ou que são altamente tóxicas para a vida aquática (representadas por um Grau de Perigo 4, definido por um TLM de menos de 1 ppm) e, adicionalmente, certas substâncias que são moderadamente tóxicas para a vida aquática (representadas por um Grau de Perigo 3, definido por um TLM de 1ppm ou mais porém de menos de 10 ppm) quando um determinado peso for dado para fatores adicionais na curva de perigo ou para características especiais da substância.
- CATEGORIA B** - Substâncias que são bio-acumuladas com uma curta retenção da ordem de uma semana ou menos ou que são capazes de contaminar os alimentos do mar, ou que são moderadamente tóxicos para a vida aquática (representada por um Grau de Perigo 3, definido por um TLM de 1ppm ou mais, porém de menos de 10ppm), e, adicionalmente, certas substâncias que são ligeiramente tóxicas para a vida aquática (representadas por um Grau de Perigo 2, definido por um TLM de 10 ppm ou mais, porém, de menos de 100 ppm) quando um determinado peso for dado para fatores adicionais na curva de perigo ou para características especiais da substância.
- CATEGORIA C** - Substâncias que são ligeiramente tóxicas para a vida aquática (representadas por um Grau de Perigo 2, definido por um TLM de 10 ppm ou mais, porém, de menos de 100 ppm) e, adicionalmente, certas substâncias que são praticamente tóxicas para a vida aquática (representadas por um Grau de Perigo 1, definido por um TLM de 100 ppm ou mais: porém de menos de 1000 ppm) quando um determinado peso for dado para fatores adicionais na curva de perigo ou para características especiais da substância.
- CATEGORIA D** - Substâncias que são praticamente atóxicas para a vida aquática (representadas por um Grau de Perigo 1, definido por um TLM de 100 ppm ou mais, porém de menos de 1000 ppm); ou que produzem depósitos que cobrem o fundo do mar com uma alta demanda bio-química de oxigênio (BOD); ou altamente perigosas para a saúde humana, com um LD de menos de 5mg/kg; ou que produzem uma redução moderada da utilização do mar para recreação devido a persistência, mau cheiro e características venenosas ou irritantes, interferindo possivelmente com a utilização das praias, ou moderadamente perigosas para a saúde humana, com um LD de 5mg/kg ou mais, porém de menos de 50mg/kg e que produzem ligeira redução da recreação.

OUTRAS SUBSTÂNCIAS LÍQUIDAS

(Para os fins da Regra 4 deste Anexo)

Outras substâncias que não estejam nas Categorias A, B, C e D acima.

A P E N D I C E II

Lista de Substâncias Líquidas Nocivas
Transportadas à Granel

Substância	Número UN	Categoria de poluição para descarga operacional			Concentração residual (Porcentagem por peso)
		Regra 3 do Anexo II	Regra 5(1) do Anexo II	Regra 5 do Anexo II	
	I	II	III Fora de áreas especiais	IV Dentro de áreas especiais	
Aldeído Acético	1089	C			
Ácido Acético	1842	C			
Anidrido Acético	1715	C			
Acetona	1090	D			
(Acetona Cianohidrina)	1541	A	0,1	0,05	
Cloreto de Acetila	1717	C			
Acroleína	1092	A	0,1	0,05	
Ácido Acrílico*	-	C			
Acrilonitrila	1093	B			
Adiponitrila	-	D			
Sulfonato de Alcoolbenzeno (ABS)	-				
(Cadeia Normal ou Reta)		C			
(Cadeia Ramificada)		B			
Alcool Alílico	1098	B			
Cloreto de Alila	1100	C			
Sulfato de Alumínio (Solução de 15%)	-	D			
Amino etil Etanolamina (Hidroxietil etileno Diamino)*		D			
Amônia (28% Aquosa)	1005	B			

Acetato de Iso-Amila	1104	C		
Acetato de N-Amila	1104	C		
Álcool N-Amílico	-	D		
Anilina	1547	C		
Benzeno	1114	C		
Álcool Benzílico	-	D		
Cloreto de Benzila	1738	B		
Acetato de N-Butila	1123	D		
Acetato de Sec-Butila	1124	D		
Acrilato de N-Butila	-	D		
Butirato de Butila*	-	B		
Butileno Glicol (s)	-	D		
Metacrilato de Butila	-	D		
Aldeído N-Butírico	1129	B		
Ácido Butírico	-	B		
(Solução)	-	D		
Óleo de Cânfora	1130	B		
Di-Sulfeto de Carbono	1131	A	0,1	0,005
Tetra Cloreto de Carbono	1846	B		
Potassa Cáustica				
(Hidróxido de Potássio)	1814	C		
Ácido Cloro-Acético	1750	C		
Clorofórmio	1888	B		
Cloridrina (Bruta)*	-	D		
Cloropreno*	1991	C		
Ácido Clorosulfônico	1754	C		
Para-Clorotolueno	-	B		
Ácido Cítrico (10%-25%)	-	D		
Creosoto	1334	A	0,1	0,05
Cresóis	2076	A	0,1	0,05
Ácido Cresílico	2022	A	0,1	0,05
Aldeído Crotonico	1143	B		
Cumeno	1918	C		
Ciclo Hexano	1145	C		
Ciclo Hexanol	-	D		
Ciclo Hexanona	1915	D		
Ciclo Hexilamina*	-	D		
Para Cimeno				
(Isopropil-Tolueno)*	2046	D		
Decahidro Naftaleno	1147	D		
Decano*	-	D		
(Álcool Diacetônico)*	1148	D		
Éter Di-Benzílico*	-	C		
Dicloro Benzenos	1591	A	0,1	0,05
Éter Dicloro Etilico	1916	B		
Dicloro Propeno-Dicloro				
Propano	2047	B		
Misturados (D.D-Fumigante do Solo)				
Di-Etil Amina	1154	C		
Di-Etil Benzeno				
(Mistura de Isômeros)	2049	C		
Éter Di-Etilico	1155	D		
Di-Etileno Triamina*	2079	C		

Di-Etileno Glicol éter		
Mono-Etílico	-	C
Di-Etil Cetona		
(3-Pentanona)	1156	D
Di-Iso Butileno*	2050	D
Di-Iso Butil cetona	1157	D
Di-Iso Propanolamina	-	C
Di-Iso Propilamina	1158	C
Éter Di-Iso Propílico*	1159	D
Di-Metilamina (40% Aquosa)	1160	C
Di-Metil Etanolamina		
(2 Di-Metil Amino Etanol)*	2051	C
Di-Metil Formamida	-	D
1-4-Doixano*	1165	C
Defenil/Óxido		
Definílico Misturado*	-	D
Dodecil Benzeno	-	C
Epi-Cloridrina	2023	B
Acetato de 2-Extoxietila*	1172	D
Acetato de Etila	1173	D
Acrilato de Etila	1917	D
Etil Aml Cetona*	-	C
Etil-ciclo-Hexano	-	D
Etileno-Cloridrina		
(2-Cloro Etanol)	1135	D
Etileno-Cianidrina*	-	D
Etileno Di Amina	1604	C
Di-Bromo Etileno	1605	B
Di-Cloro Etileno	1184	B
Etileno Glicol-		
Éter Monoetílico		
(Metil Celso Solvente)	1171	D
Acrilato de 2 Etil Hexila*	-	D
Álcool 2-Etil Hexílico	-	C
Lactado de Etila*	1192	D
2-Etil-3 Propil Acroleína*	-	B
Aldeído Fórmico		
(37-50% Solução)	1198	C
Ácido Fórmico	1779	D
Álcool Furfúrico	-	C
Ácido Heptanóico*	-	D
Hexametileno Di-Amina*	1783	C
Ácido Clorídrico	1789	D
Ácido Fluorídrico		
(40% Aquoso)	1790	B
Peróxido de Hidrogênio		
(maior do que 60%)	2015	C
Acrilato de Iso-Butila	-	D
Álcool Iso-Butílico	1212	D
Metacrilato de Iso-Butila	-	D
Aldeído Iso-Butírico	2045	C
Iso-Octano*	-	D
Iso Pentano	-	D
Iso-Forona	-	D
Iso-Propilamina	1221	C

Iso-Propil Ciclo-Hexano	-	D		
Isopreno	1218	D		
Ácido Láctico	-	D		
Óxido de Mesetila*	1229	C		
Acetato de Metila	1231	D		
Acrilato de Metila	1919	C		
Álcool Metil-Amílico	-	D		
Cloro Metileno (Di-Cloro Metano)	1593	B		
2-Metil 5-Etil Piridina*	-	B		
Metacrilato de Metila	1247	D		
2-Metil Penteno*	-	D		
Alfa-Metil Estireno*	-	D		
Mono-Cloro Benzeno	1134	B		
Mono Etanol Amina	-	D		
Mono Iso Propanolamina	-	C		
Mono Metil Etanolamina	-	C		
Mono Nitro-Benzeno	-	C		
Mono Isopropil-Amina (Morfolina)*	2054	C		
Naftaleno (fundido)	1334	A	0,1	0,05
Ácidos Naftênicos*	-	A	0,1	0,05
Ácido Nítrico (90%)	2031/ 2032			
2-Nitro Propano	-	D		
Orto-Nitrotolueno	1664	C		
Álcool Monílico*	-	C		
(Monil Fenol)	-	C		
N-Octanol	-	C		
Óleo	1831	C		
Ácido Oxálico (10-25%)	-	D		
Penta Cloro etano	1669	B		
N-Pentano	1265	C		
Percloro etileno (Tetra Cloro Etileno)	1897	B		
Fenol	1671	B		
Ácido Fosfórico	1805	D		
Fósforo (Elementar)	1338	A	0,01	0,005
Anidrido Ftálico (Fundido)	-	C		
Beta-Propiolactona*	-	B		
Aldeído Propiônico	1275	D		
Ácido Propiônico	1848	D		
Anidrido Propiônico	-	D		
Acetato de N-Propila*	1276	C		
Álcool N-Propílico	1274	D		
N-Propilamina	1277	C		
Piridina	1282	B		
(Silicon Tetrachloride)	1818	D		
Dicromato de sódio (Solução)	-	C		
Hidróxido de sódio	1824	C		
Penta Cloro Fenato de Sódio (Solução)	-	A	0,1	0,05
Estireno Monômero	2055	C		

Ácido Sulfúrico	1830/ 1831/ 1832			
(Sebo)	-	D		
Tetra-Etilato de Chumbo (Chumbo Tetra-Etil)	1649	A	0,1	0,05
Tetra Hidrofurano	2056	D		
Tetra Hidro-Naftaleno	1540	C		
Tetra Metil Benzeno	-	D		
Tetra Metilato de Chumbo (Chumbo Tetrametil)	1649	A	0,1	0,00
Tetra Cloreto de Titânio	1838	D		
Tolueno	1294	C		
Diiso Cianato de Tolueno*	2078	B		
Tricloro Etano	-	C		
Tricloro Etileno	1710	B		
Trietanolamina	-	D		
Trietilamina	1296	C		
Trimetil Benzeno*	-	C		
Fosfato de Tri-Totila*	-	B		
Terebintina (Madeira)	1299	B		
Acetato de Vinila	1301	C		
Cloreto de Vinilideno*	1303	B		
Xilenos (Mistura de Isômeros)	1307	C		

* O asterisco indica que a substância foi incluída provisoriamente nesta lista e que são necessários dados posteriores a fim de completar a avaliação de seu perigo para o ambiente, particularmente em relação aos recursos vivos.

A P Ê N D I C E III

Lista de Outras Substâncias Líquidas Transportadas a Granel

Aceto-Nitrila (Cianeto de Metila)
 Álcool Ter-Amílico
 Álcool N-Butílico
 Butiro Lactona
 Cloreto de Cálcio (Solução)
 Óleo de Castor
 Sucos Cítricos
 Óleo de Côco
 Óleo de Fígado de Bacalhau
 Álcool Iso-Decílico
 Álcool N-Decílico
 Álcool Octyl Decílico (Decyl Octyl Alcohol)
 Éter Di-Butílico
 Di-Etanol Amina
 Di-Etileno Glicol
 Di-Penteno
 Di-Propileno Glicol
 Álcool Etilico

Etileno Glicol
Álcoois Gordurosos (C_{12} - C_{20}) (Fatty Alcohols)
Glicerina
N-Heptano
Hepteno (Mistura de Isômeros)
N-Hexano
Ligroina
Álcool Metílico
Acetato de Metil Amina
Metil-Etil Cetona (2-Butanona)
Leite
Melaço
Óleo de Oliva
Polipropileno Glicol
Acetato de Iso-Propila
Álcool Iso-Propílico
Propileno Glicol
Óxido de Propileno
Propileno-Tetramero
Propileno-Trímero
Sorbitol
Enxofre (Líquido)
Tri-Decanol
Tri-Etileno Glicol
Tri-Etileno de Tetramina
Tri-Propileno Glicol
Água
Vinho

A P Ê N D I C E IV

Livro Registro de Carga para Navios Transportando
Substâncias Líquidas Nocivas a Granel

Nome do navio
Capacidade de transporte de carga de cada tanque em metros cúbicos
.....
Viagem de para

(a) Operação de carregamento

1. Data e local do carregamento
2. Nome e categoria da(s) carga(s) recebida(s)
3. Identificação do(s) tanque(s) carregado(s)

(b) Transferência de carga

4. Data da transferência
5. Identificação do(s) tanque(s) (I) De
(II) Para
6. Ficou (ficaram) vazio(s) o(s) tanque(s) citado(s) em 5 (I)?
7. Se negativo, quantidade remanescente

(c) Operação de descarregamento

8. Data e local do descarregamento

9. Identificação do(s) tanque(s) descarregado(s)
 10. Ficou (ficaram) o(s) tanque(s) vazio(s)?
 11. Se negativo, quantidade remanescente no(s) tanque(s)
 12. Está(estão) o(s) tanque(s) para ser(serem) limpo(s)?
 13. Quantidade transferida para tanque de resíduo
 14. Identificação do tanque de resíduo
- (d) Lastreamento dos tanques de carga
15. Identificação do(s) tanque(s) lastreado(s)
 16. Data e posição do navio no início do lastreamento
- (e) Limpeza dos tanques de carga
- Substâncias de Categoria A
17. Identificação do(s) tanque(s) limpo(s)
 18. Data e local da limpeza
 19. Método(s) de limpeza
 20. Localização da instalação de recebimento utilizada
 21. Concentração do efluente quando foi parada a descarga para a instalação de recebimento
 22. Quantidade remanescente no tanque
 23. Procedimento e quantidade de água introduzida no tanque no final da limpeza
 24. Localização e data da descarga para o mar
 25. Procedimento e equipamento utilizado na descarga para o mar
- Substâncias de Categoria B, C e D
26. Procedimento usado na lavagem
 27. Quantidade de água utilizada
 28. Data e localização da descarga para o mar
 29. Procedimento e equipamento utilizado na descarga para o mar
- (f) Transferência de água de lastro sujo
30. Identificação do(s) tanque(s)
 31. Data e posição do navio ao início da descarga para o mar
 32. Data e posição do navio ao término da descarga para o mar
 33. Velocidade(s) do navio durante a descarga
 34. Quantidade descarregada no mar
 35. Quantidade de água poluída transferida para o(s) tanque(s) de resíduo. (Identificação do(s) tanque(s) de resíduo)
 36. Data e porto de descarga para instalações de recebimento em terra (se aplicável)
- (g) Transferência oriunda de tanque de resíduo/remoção de resíduo
37. Identificação do(s) tanque(s) de resíduo
 38. Quantidade removida de cada tanque
 39. Método de remoção de resíduo:
 - a) instalações de recebimento
 - b) misturado com a carga
 - c) transferido para um outro (outros) tanque(s) (Identificação do(s) tanque(s))
 - d) outros métodos
 40. Data e porto de remoção do resíduo
- (h) Descarga acidental ou outras excepcionais
41. Data e hora da ocorrência

42. Local e posição do navio na hora da ocorrência
43. Quantidade aproximada, nome e categoria da substância
44. Circunstâncias da descarga ou escapamento e anotações gerais

..... Assinatura do Comandante

A P E N D I C E V
Forma de Certificado

Certificado Internacional de Prevenção da Poluição
para o Transporte de Substâncias Líquidas
Nocivas à Granel
(1973)

(Nota: este Certificado deverá ser suplementado, no caso de um navio tanque de produtos químicos, pelo Certificado exigido segundo as disposições da Regra 13 (3) do Anexo II da Convenção)

(Selo Oficial)

Emitido de acordo com as disposições da Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios, 1973, sob a autoridade do Governo.

.....
(designação completa do país)

por
(designação completa da pessoa competente ou organização autorizada, de acordo com as disposições da Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios, 1973).

Nome do Navio	Indicativo Número ou Letras	Porto de Inscrição	Arqueação Bruta

CERTIFICA-SE

1. Que o navio foi vistoriado de acordo com as disposições da Regra 10 do Anexo II da Convenção.
2. Que a vistoria mostrou que o projeto, a construção e o equipamento do navio são de modo a minimizar a descarga não controlada de substâncias líquidas nocivas para o mar.

3. Que os seguintes dispositivos e procedimentos foram aprovados pela Administração em conexão com a implementação da Regra 5 do Anexo II da Convenção:

.....
(Seguida da(s) folha(s) anexa(s), assinadas e datadas)

Este Certificado é válido até
sujeito a vistoria(s) intermediária(s) a intervalo(s) de
.....
Emitido em
(local de emissão do Certificado)

..... 19
(Assinatura do Oficial devidamente autorizada
a emitir o Certificado)

(Selo ou carimbo da Autoridade emitente, como apropriado)

VISTORIAS INTERMEDIÁRIAS

Certifica-se que na vistoria intermediária, exigida pela Regra 10(1) (c) do Anexo II da Convenção, este navio e suas condições satisfazem as disposições pertinentes da Convenção.

Assinado
(Assinatura do Oficial devidamente autorizado)

Local
Data
(Selo ou carimbo da Autoridade, como apropriado)

Assinado
(Assinatura do Oficial devidamente autorizado)

Local
Data
(Selo ou carimbo da Autoridade, como apropriado)

De acordo com as disposições da Regra 12 (2) e (4) do Anexo II da Convenção, a validade deste Certificado é prorrogada até
.....

Assinado
(Assinatura do Oficial devidamente autorizado)

Local
Data
(Selo ou carimbo da Autoridade, como apropriado)

A N E X O III

**Regras para a Prevenção da Poluição por Substâncias Nocivas
Transportadas por Mar em Fardos, em Contêineres, Tanques
Portáteis ou Vagões Tanques Rodoviários e Ferroviários**

R E G R A 1**Aplicação**

1. A menos que expressamente determinado de outro modo, as Regras deste Anexo aplicam-se a todos os navios que transportem substâncias nocivas em fardos, contêineres, tanques portáteis ou vagões rodoviários e ferroviários.

2. Tal transporte de substâncias nocivas é proibido exceto se for de acordo com as disposições deste Anexo.

3. Suplementando as disposições deste Anexo, o Governo de cada Parte da Convenção publicará ou determinará a publicação de exigências detalhadas sobre o enfiamento, marcação e rotulagem, documentação, estivação, limitações de quantidade, exceções e notificações, para prevenir ou minimizar a poluição do ambiente marinho por substâncias nocivas.

4. Para os fins deste Anexo, os receptáculos vazios, contêineres, tanques portáteis e vagões tanques rodoviários e ferroviários que tenham previamente sido utilizados no transporte de substâncias nocivas deverão, eles mesmos, serem tratados como substâncias nocivas, a menos que sejam tomadas precauções adequadas para assegurar que não contenham nenhum resíduo que seja perigoso para o ambiente marinho.

R E G R A 2**Acondicionamento**

Fardos, contêineres, tanques portáteis e vagões tanques rodoviários e ferroviários deverão ser adequados para minimizar o perigo para o ambiente marinho, relacionado com seus conteúdos específicos.

R E G R A 3**Marcação e Rotulagem**

Os fardos, se embarcados individualmente ou em unidades ou em contêineres, os contentores, os tanques portáteis ou os vagões tanques rodoviários e ferroviários, que contenham uma substância nociva, deverão ter uma marcação durável, com o nome técnico correto (o nome comercial não deve ser usado como nome técnico) e além disso serão marcados com um rótulo característico ou um rótulo estampado indicando

que o conteúdo é nocivo. Tal indicação será suplementada, quando possível, por quaisquer outros meios: pelo uso do número das Nações Unidas por exemplo.

R E G R A 4

Documentação

1. Em todos os documentos relativos ao transporte de substâncias nocivas por mar em que tais substâncias são mencionadas, será usado o nome técnico correto das substâncias (não serão usados os nomes comerciais).

2. Os documentos de embarque fornecidos pelo despachante incluirão um certificado ou declaração de que o carregamento a ser transportado está devidamente enfardado, marcado e rotulado e na devida condição para o transporte que torne mínimo o perigo para o ambiente marinho.

3. Todo navio que transporte substâncias nocivas deverá possuir uma relação especial ou manifesto, especificando as substâncias nocivas a bordo e a localização das mesmas. Pode ser usado, em lugar da relação especial do manifesto, um plano detalhado de estivação que apresente a localização de todas as substâncias nocivas a bordo.

O proprietário do navio ou seu representante também deve ter consigo, em terra, cópias de tais documentos até que as substâncias nocivas sejam desembarcadas.

4. No caso do navio possuir uma relação especial ou manifesto ou um plano detalhado de estivação, exigido para o transporte de mercadorias perigosas pela Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar em vigor, os documentos, exigidos para os fins deste Anexo, podem ser combinados com os documentos para mercadorias perigosas. Quando os documentos forem associados deverá ser feita uma clara distinção entre mercadorias perigosas e outras substâncias nocivas.

R E G R A 5

Estivação

As substâncias nocivas serão devidamente estivadas a pedras de modo a tornar mínimo o perigo para o ambiente marinho sem prejuízo para a segurança do navio e do pessoal a bordo.

R E G R A 6

Limitações de Quantidade

Certas substâncias nocivas que são muito perigosas para o ambiente marinho podem por fortes razões científicas e técnicas, ter necessidade de serem proibidas de transporte ou terem limitadas as quantidades a serem transportadas a bordo de qualquer um navio.

Na limitação de quantidade deve ser dada a devida consideração ao tamanho, construção e equipamento do navio bem como a embalagem e a natureza inerente da substância.

R E G R A 7

Exceções

1. A descarga, pelo alijamento, de substâncias nocivas transportadas em fardos, contêineres, tanques portáteis ou vagões tanques rodoviários e ferroviários será proibida exceto quando necessária para o fim de garantir a segurança do navio ou para salvamento de vida humana no mar.

2. Sujeitas às disposições da presente Convenção, deverão ser tomadas medidas especiais apropriadas, baseadas nas propriedades físicas, químicas e biológicas das substâncias nocivas com o fim de regular a baldeação dos vazamentos pelas bordas desde que a obediência a tais medidas não venha a afetar a segurança do navio e do pessoal a bordo.

R E G R A 8

Notificação

Com respeito a certas substâncias nocivas, que como tal podem ser designadas pelo Governo de uma Parte da Convenção, o Comandante ou proprietário do navio ou seu representante notificará a autoridade apropriada do porto, sobre a intenção de embarcar ou desembarcar tais substâncias, com antecedência de, pelo menos, 24 horas da ação.

A N E X O IV

Regras para a Prevenção da Poluição por
Esgotos Provenientes de Navios

R E G R A 1

Definições

Para fins do presente Anexo:

1. "Navio novo" significa um navio:
 - a) para o qual foi estabelecido um contrato de construção ou, na ausência desse contrato, que teve sua quilha batida ou que esteja num estágio similar de construção na data da entrada em vigor deste Anexo ou após a mesma; ou
 - b) cuja prontificação se dê 3 anos ou mais após a data da entrada em vigor deste Anexo.
2. "Navio existente" significa um navio que não é novo.
3. "Esgoto" significa:
 - a) drenagem e outras descargas provenientes de quaisquer tipos de embornais de banheiros, mictórios e vasos sanitários (WC);
 - b) drenagem provenientes de recintos médicos (dispensários, enfermarias, etc.) por meio de pias, banheiras e embornais localizados em tais recintos;

c) drenagem provenientes de compartimentos que contenham animais ou vivos; ou

d) outras descargas de água quando misturadas com as drenagens acima definidas.

4. "Tanque de Retenção" significa um tanque para captação e depósito de esgoto; e

5. "Terra mais próxima" - O termo da terra mais próxima "significa da linha-base a partir da qual é estabelecido o mar territorial do território em questão, de acordo com o direito internacional, exceto que, para fins da presente Convenção" da terra mais próxima "fora da costa nordeste da Austrália, significa a parte de uma linha traçada a partir de um ponto na costa da Austrália de latitude 11°00'sul, longitude de 142°08'leste para um ponto de latitude 10°35'sul, longitude 141°55'leste - daí para um ponto de latitude 10°00'sul, longitude 142°00'leste - daí para um ponto de latitude 9°10'sul, longitude 143°52'leste - daí para um ponto de latitude 9°00'sul, longitude 144°30'leste - daí para um ponto de latitude 13°00'sul, longitude 144°00'leste - daí para um ponto de latitude 15°00'sul, longitude 146°00'leste - daí para um ponto de latitude 18°00'sul, longitude 147°00'leste - daí para um ponto de latitude 21°00'sul longitude 153°00'leste - daí para um ponto da costa da Austrália na latitude 24°42'sul, longitude 153°15'leste.

R E G R A 2

Aplicação

As disposições deste Anexo aplicar-se-ão a:

a) I) navios novos de arqueação bruta igual ou superior a 200;

II) navios novos de arqueação bruta inferior a 200 que estejam autorizados a transportar mais de 10 pessoas;

III) navios novos que não tenham a arqueação bruta medida e que estejam autorizados a transportar mais de 10 pessoas; e

b) I) navios existentes de arqueação bruta igual ou superior a 200, dez anos após a entrada em vigor deste Anexo;

II) navios existentes de arqueação bruta inferior a 200 que estejam autorizados a transportar mais de 10 pessoas, dez anos após a entrada em vigor deste Anexo, e

III) navios existentes que não tenham a arqueação bruta medida e que estejam autorizados a transportar mais de 10 pessoas, dez anos após a entrada em vigor deste Anexo.

R E G R A 3

Vistorias

1. Todo navio do qual for exigido o cumprimento das disposições deste Anexo e que estiver engajado em viagens para portos e terminais ao largo, sob a jurisdição de outras Partes da Convenção, estará sujeito às vistorias abaixo especificadas:

a) uma vistoria inicial antes do navio entrar em serviço ou antes de para ele ter sido emitido, pela primeira vez, o Certificado exigido pela Regra 4 deste Anexo, a qual será feita de maneira a assegurar que:

I) quando o navio estiver equipado com uma instalação de tratamento de esgoto, essa instalação deverá atender a requisitos operacionais baseados em normas e métodos de testes elaborados pela Organização

II) quando o navio estiver equipado com um sistema para pulverizar e desinfetar o esgoto, esse sistema deverá ser de um tipo aprovado pela Administração;

III) quando o navio estiver equipado com um tanque de retenção, a capacidade desse tanque deverá ser de modo a satisfazer a Administração no que diz respeito ao depósito de todo o esgoto relacionado a operação do navio, ao número de pessoas a bordo e a outros fatores importantes, e

IV) esse navio está equipado com uma tubulação que se dirija para o exterior do mesmo, conveniente para a descarga do esgoto para uma instalação de recebimento e que essa canalização possua uma conexão padrão para terra de acordo com a Regra 11 deste Anexo.

Esta vistoria deverá ser de modo a assegurar que o equipamento, as instalações, os arranjos e o material atendem plenamente aos requisitos aplicáveis deste Anexo, e

b) Vistorias periódicas, a intervalos especificados pela Administração mas que não excedam 5 anos, que deverão ser de modo a assegurar que o equipamento, as instalações, os arranjos e o material atendem plenamente aos requisitos aplicáveis deste Anexo. Contudo, se a duração do Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Esgoto (1973) for prorrogada, como especificado na Regra 7. (2) ou (4) deste Anexo, o intervalo de vistoria periódica pode ser correspondentemente prorrogado.

2. A Administração estabelecerá medidas apropriadas para os navios que ainda não estejam sujeitos às disposições do parágrafo 1 desta Regra, a fim de assegurar que estão sendo atendidas as disposições deste Anexo.

3. As vistorias do navio relacionadas à execução das disposições deste Anexo serão levadas a efeito por Oficiais da Administração.

A Administração pode, contudo, encarregar da vistoria inspetores nomeados para esse fim ou organizações por ela reconhecidas. Em cada caso, a Administração interessada garante totalmente a inteireza e eficiência das vistorias.

4. Após qualquer vistoria do navio, de conformidade com esta Regra, tiver terminado, nenhuma alteração significativa deverá ser feita no equipamento, instalações, arranjos ou material, cobertos pela mesma, sem a aprovação da Administração, exceto no caso de substituição direta de tal equipamento ou instalações.

R E G R A 4

Emissão de Certificado

1. Após a vistoria de acordo com a Regra 3 deste Anexo, será emitido um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Esgoto (1973), para qualquer tipo de navio que esteja engajado em viagens para portos ou terminais ao largo sob a jurisdição de outras Partes da Convenção.

2. Tal Certificado será emitido pela Administração ou por pessoas ou organizações por ela devidamente credenciadas. Em cada caso a Administração assume plena responsabilidade pelo Certificado.

R E G R A 5

Emissão de um Certificado por um Outro Governo

1. O Governo de uma Parte da Convenção pode, por solicitação da Administração, submeter um navio à vistoria e, se convencido de que as disposições deste Anexo estão atendidas, emitirá ou autorizará a emissão de um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Esgoto (1973), para o navio, de acordo com este Anexo.

2. Uma cópia do Certificado e uma cópia do relatório da vistoria serão enviadas, tão logo seja possível, para a Administração que solicitou a vistoria.

3. Um Certificado assim emitido deverá conter uma declaração de que a emissão foi feita por solicitação da Administração e terá o mesmo reconhecimento que o Certificado emitido de acordo com a Regra 4 deste Anexo.

4. Nenhum Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Esgoto (1973) será emitido para um navio que esteja autorizado a arvorar a bandeira de um Estado que não seja uma Parte.

R E G R A 6

Forma do Certificado

O Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Esgoto (1973) deverá ser escrito numa língua oficial do país que o

emite e na forma correspondente ao modelo constante do Apêndice a este Anexo. Se a língua utilizada não for o inglês nem o francês, o texto deverá incluir uma versão numa dessas línguas.

R E G R A 7

Duração do Certificado

1. Um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Esgoto (1973) será emitido por um período especificado pela Administração, o qual não excederá 5 anos a partir da data de emissão, exceto como determinado nos parágrafos 2, 3 e 4 desta Regra.
2. Se um navio na ocasião em que expirar o prazo de validade do Certificado não estiver num porto ou terminal ao largo, sob a jurisdição da Parte da Convenção cuja bandeira está autorizado a arvorar, o Certificado pode ser prorrogado pela Administração mas tal prorrogação será concedida para o fim de permitir ao navio completar sua viagem para o Estado cuja bandeira está autorizado a arvorar ou para aquele em que está para ser vistoriado e isso somente nos casos em que pareça oportuno e razoável fazê-lo.
3. Nenhum Certificado será desta maneira prorrogado por um período de mais de 5 meses e o navio a que for concedido tal prorrogação, não deverá, na sua chegada ao Estado cuja bandeira está autorizado a arvorar ou ao porto em que está para ser vistoriado, ser autorizado, em virtude de tal prorrogação, a deixar esse porto ou Estado sem que tenha obtido novo Certificado.
4. Um Certificado que não tenha sido prorrogado em conformidade com as disposições do parágrafo 2 desta Regra pode ser prorrogado pela Administração por um período de graça de até um mês a partir da data de expiração nele estabelecido.
5. Um Certificado perderá sua validade se tiverem tido lugar alterações importantes no equipamento, instalações, arranjos ou material exigidos, sem a aprovação da Administração, exceto a substituição direta de tal equipamento ou instalações.
6. Um Certificado emitido para um navio perderá a sua validade após a transferência de tal navio para a bandeira de um outro Estado, exceto como estipulado no parágrafo 7 desta Regra.
7. Na transferência de um navio para a bandeira de uma outra Parte, o Certificado permanecerá em vigor por um período não superior a 5 meses, desde que não tenha expirado antes do fim desse período ou até que a Administração emita um Certificado substituto; dos casos o que ocorrer mais cedo. Tão logo seja possível, após ter tido lugar a transferência, o Governo da Parte cuja bandeira o navio estava anteriormente autorizado a arvorar, remeterá a Administração uma cópia do Certificado possuído pelo navio antes de sua transferência e, se disponível, uma cópia do relatório da vistoria pertinente.

R E G R A 8
Descarga de Esgoto

1. Sujeita às disposições da Regra 9 deste Anexo, a descarga do esgoto no mar é proibida, exceto quando:

- a) o navio estiver descarregando o esgoto pulverizado e desinfetado, utilizando um sistema aprovado pela Administração de acordo com a Regra 3 (1) (a) a uma distância de mais de 4 milhas náuticas da terra mais próxima, ou esgoto que não esteja pulverizado ou desinfetado a uma distância de mais de 12 milhas náuticas da terra mais próxima desde que, em qualquer caso, o esgoto que tiver sido depositado em tanques de retenção não seja descarregado instantaneamente mas sim numa razão moderada quando o navio estiver na rota e navegação a não menos de 4 nós; a razão de descarga deverá ser aprovada pela Administração e baseada em normas expedidas pela Organização; ou
- b) o navio possuir, em operação, uma instalação de tratamento de esgoto aprovada a qual tenha sido certificada pela Administração como atendendo aos requisitos operacionais referidos na Regra 3 (1) (a) (I) deste Anexo, e
 - I) os resultados do teste de instalação sejam lançados no Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Esgoto (1973) do navio, e
 - II) adicionalmente, o efluente não deve apresentar sólidos flutuantes, visíveis nas águas circundantes, nem produzir a descoloração das mesmas, ou
- c) o navio estiver em águas sob a jurisdição de um Estado e estiver descarregando esgoto de acordo com exigências menos severas que possam ser impostas por tal Estado.

2. Quando o esgoto estiver misturado com resíduos ou água com resíduos tendo exigências diferentes para a descarga, deverão ser aplicadas as exigências mais severas.

R E G R A 9
Exceções

A Regra 8 deste Anexo não se aplicará para:

- a) a descarga de esgoto proveniente de um navio, necessária para fins de garantir a segurança do mesmo e do que estiver a bordo ou salvar vidas humanas no mar, ou
- b) a descarga de esgoto resultante de avaria num navio ou em seus equipamentos se tiverem sido tomadas todas as precauções razoáveis, antes e após a ocorrência da avaria, com o fim de evitar ou tornar mínima a descarga.

R E G R A 10
Instalações de Recebimento

1. O Governo de cada Parte da Convenção compromete-se a assegurar a provisão de instalações de recebimento nos portos e terminais para recebimento do esgoto sem atrasar demasiadamente os navios e adequadas ao atendimento das necessidades dos navios que as utilizem.
2. O Governo de cada Parte notificará a Organização para fins de divulgação aos Governos Contratantes interessados sobre todos os casos em que as instalações providas de acordo com esta Regra sejam supostas inadequadas.

R E G R A 11
Conexão Padrão para Descarga

Para permitir que as canalizações das instalações de recebimento sejam ligadas à canalização de descarga dos navios, ambas deverão ser equipadas com conexões padronizadas de descarga de acordo com a seguinte tabela:

Dimensões Padrão dos Flanges para Conexões de Descarga

Descrição	Dimensão
Diâmetro Externo	210 mm
Diâmetro Interno	De acordo com o diâmetro externo da canalização
Diâmetro de Centro a Centro	170 mm
Furação do Flange	4 furos de 18 mm de diâmetro, igualmente distanciados entre si, situados num círculo de diâmetro igual ao acima citado, numa ranhura na periferia do flange. A largura da ranhura é de 18 mm.
Espessura dos Flanges	16 mm
Estojo e Porcas: quantidade e diâmetro	4, cada uma de 16 mm de diâmetro e de comprimento adequado.

O flange é projetado para receber canalizações de diâmetro interno até um máximo de 100 mm e deverá ser de aço ou outro material equivalente, tendo uma face plana. Este flange, juntamente com uma junta apropriada, deverá ser capaz de suportar uma pressão de serviço de 6 kg/cm²

Para os navios que tenham um pontal moldado de 5 metros ou menos, o diâmetro interno da conexão de descarga pode ser de 38 milímetros.

A P Ê N D I C E

Forma do Certificado
 Certificado Internacional de Prevenção da
 Poluição por Esgoto
 (1973)

Emitido de acordo com as disposições da Convenção Internacional para
 Prevenção da Poluição por Navios, 1973, sob a autoridade do Governo.

.....
 (designação completa do país)

por.....
 (designação completa da pessoa competente ou organização autorizada,
 de acordo com as disposições da Convenção Internacional para
 Prevenção da Poluição por Navios, 1973)

Nome do Navio	Indicativo Número ou Letras	Porto de Registro	Tonelagem Bruta	Número de Pessoas que o Navio está Autorizado a Transportar

Navio novo/existente*

Data do contrato de construção.....

Data em que foi batida a quilha ou
 em que o navio estava em estágio

similar de construção.....

Data de entrega.....

* Risque como apropriado

ESTE É PARA CERTIFICAR QUE:

1. O navio está equipado com uma instalação de tratamento de esgoto/pulverizador/tanque de retenção* e uma tubulação de descarga em cumprimento a Regra 3 (1) (a) (I) à (IV) do Anexo IV da Convenção, como se segue:

* (a) Descrição da instalação de tratamento de esgoto:

Tipo de instalação de tratamento de esgoto.....

Nome do fabricante.....

A instalação de tratamento de esgoto é garantida pela
 Administração para atingir os seguintes padrões e
 efluentes:**

* (b) Descrição do pulverizador.....

Tipo de pulverizador.....

Nome do fabricante.....

Padrão de esgoto após a desinfecção.....

- * (c) Descrição do equipamento do tanque de retenção:
 Capacidade total do tanque de retenção.....m³
 Localização.....

- (d) Uma tubulação para a descarga do esgoto para uma instalação de recebimento, equipada com uma conexão padrão para terra.

2. O navio foi vistoriado de acordo com a Regra 3 do Anexo IV da Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios, 1973, relativamente à prevenção da poluição por esgoto e a vistoria mostrou que o equipamento do navio e suas condições são, sob todos os aspectos, satisfatórias e que o navio atende aos requisitos aplicáveis do Anexo IV da Convenção.

Este Certificado é válido até.....
 Emitido em.....19.....

(Local de emissão do Certificado e data)

.....
 (Assinatura do Oficial que emitiu o Certificado)

(Selo ou carimbo da Autoridade emitente, como apropriado)

- * Risque como apropriado
- ** Deverão ser incorporado os parâmetros

De acordo com as disposições da Regra 7 (2) e (4) do Anexo IV da Convenção, a validade deste Certificado é prorrogada até.....

Assinado.....

(Assinatura do Oficial devidamente autorizado)

Local.....

Data.....

(Selo ou carimbo da Autoridade, como apropriado)

ANEXO V

Regras para Prevenção da Poluição por Lixo Proveniente de Navios

REGRA 1

Definições

Para os fins deste Anexo:

1. "Lixo" - significa todos os tipos de sobras de virtualhas, domésticas e operacionais, excluindo-se peixes frescos e partes deles, produzidos durante a operação normal do navio e passíveis de serem lançadas fora, contínua ou periodicamente, exceto as substâncias que são definidas ou relacionadas em outros Anexos a presente Convenção.

2. "Terra mais próxima" - o termo "da terra mais próxima" significa da linha-base da qual é estabelecido o mar territorial do território em questão de acordo com o direito internacional, exceto que, para os fins da presente Convenção, "da terra mais próxima" fora

da costa nordeste da Austrália, significará a partir de uma linha traçada de um ponto na costa da Austrália na latitude 11°sul, longitude 142°08'leste para um ponto de latitude 10°35'sul.

longitude 141°55'leste - daí para um ponto de latitude 10°00'sul,
longitude 142°00'leste - daí para um ponto de latitude 9°10'sul,
longitude 143°52'leste - daí para um ponto de latitude 9°00'sul,
longitude 144°30'leste - daí para um ponto de latitude 13°00'sul,
longitude 144°00'leste - daí para um ponto de latitude 15°00'sul,
longitude 146°00'leste - daí para um ponto de latitude 18°00'sul,
longitude 147°00'leste - daí para um ponto de latitude 21°00'sul,
longitude 153°00'leste - daí para um ponto na costa da Austrália na latitude 24°42'sul, longitude 153°15'leste.

3. "Área especial" significa uma área do mar em que, por razões técnicas reconhecidas relacionadas com suas condições oceanográficas e ecológicas e com a natureza particular de seu tráfego, é exigida a adoção de métodos especiais obrigatórios com o fim de prevenir a poluição do mar por lixo. As áreas especiais deverão incluir as enumeradas na Regra 5 deste Anexo.

R E G R A 2

Aplicação

As disposições deste Anexo aplicar-se-ão a todos os navios.

R E G R A 3

Lançamento de Lixo Fora das Áreas Especiais

1. Sujeito às disposições das Regras 4, 5 e 6 deste Anexo:

a) é proibido o lançamento ao mar de todos os tipos de plástico, incluindo mas não limitando-se a eles, os cabos sintéticos, redes sintéticas de pesca e sacos plásticos;

b) o lançamento ao mar dos seguintes tipos de lixo deverá ser feito o mais longe possível da terra mais próxima mas, de qualquer modo, é proibido se a distância à terra mais próxima for de menos de:

I) 25 milhas náuticas para cobros e materiais de ferro e empacotamento que flutuem, e

II) 12 milhas náuticas para sobras de alimento e todos os outros tipos de lixo incluindo produtos de papel, trapos, vidro, metal, garrafas, louça e refugos similares; e

c) o lançamento ao mar de lixo especificado na alínea (b) (II) desta Regra pode ser permitido quando ele passar por um pulverizador e for feito o lançamento o mais longe possível da terra mais próxima, mas, em qualquer caso, é proibido se a distância à terra mais próxima for de menos de 3 milhas náuticas.

Este lixo pulverizador ou moído deverá ser capaz de passar através de uma tela com orifícios de, no máximo, 25 milímetros.

2. Quando o lixo estiver misturado com outras descargas que tenham exigências diferentes para lançamento ou descarga, serão aplicadas, dessas exigências, as mais severas.

R E G R A 4
Requisitos Especiais para o
Lançamento de Lixo

1. Sujeito às disposições do parágrafo 2 desta Regra, é proibido o lançamento de quaisquer materiais regulados por este Anexo, provenientes de plataformas fixas ou flutuantes situadas ao largo, empenhadas na exploração, utilização e processamentos associados dos recursos minerais do fundo do mar bem como provenientes de todos os outros navios atracados nessas plataformas ou dentro de 500 metros das mesmas.

2. O lançamento ao mar de restos de comida provenientes de tais plataformas fixas ou flutuantes localizadas a mais de 12 milhas náuticas da terra e de todos os outros navios que estejam atracados nessa plataforma ou dentro de 500 metros das mesmas pode ser permitido, quanto tiverem passado por um pulverizador ou triturador.

Esses restos de comidas, pulverizados ou moídos, devem ser capazes de passar através de uma tela com orifícios de, no máximo, 25 milímetros.

R E G R A 5
Lançamento de Lixo dentro das
Áreas Especiais

1. Para os fins deste Anexo as áreas especiais são a Área do Mar Mediterrâneo, Área do Mar Báltico, Área do Mar Negro, Área do Mar Vermelho e "Área dos Golfos" que são definidas como se segue:

- a) a Área do Mar Mediterrâneo significa o próprio Mar Mediterrâneo, incluindo seus golfos e mares tendo como limite entre os Mares Mediterrâneo e Negro o paralelo de 41°N e como limite oeste o Estreito de Gibraltar no meridiano de $5^{\circ}36'\text{W}$;
- b) a Área do Mar Báltico significa o próprio Mar Báltico com o Golfo de Bothnia, o Golfo da Finlândia e a entrada do Mar Báltico limitada pelo paralelo de SKAN no SKAGERRAK aos $57^{\circ}44'$; 8N ;
- c) a Área do Mar Negro significa o próprio Mar Negro tendo como limite com o Mar Mediterrâneo o paralelo de 41°N ;
- d) a Área do Mar Vermelho significa o próprio Mar Vermelho incluindo os Golfos de Suez e AQABA e limitado ao Sul pela oxodromia entre Ras si Ana ($12^{\circ}8,5'\text{N}$, $43^{\circ}19'$, $6'\text{E}$) e Huns Murad ($12^{\circ}40,4'\text{N}$, $43^{\circ}30,2'\text{E}$); e
- e) a "Área dos Golfos" significa a Área do mar localizada a noroeste da loxodromia entre Ras al Hadd ($22^{\circ}30'\text{N}$, $59^{\circ}48'\text{E}$) e Ras al Fastah ($25^{\circ}04'\text{N}$, $61^{\circ}25'\text{E}$).

2. Sujeito às disposições da Regra 6 deste Anexo:

a) é proibido o lançamento do mar do seguinte:

I) todos os plásticos, incluindo, mas não limitando-se a eles, os cabos sintéticos, redes sintéticas de pesca e sacos plásticos para lixo; e

II) todos os outros tipos de lixo, incluindo produto de papel, trapos, vidros, metais, garrafas, louça, cobres e materiais de ferro e do empacotamento, e

b) o lançamento ao mar de restos de comida deverá ser feito o mais longe possível da terra, mas em caso algum a menos de 12 milhas náuticas da terra mais próxima.

3. Quando o lixo estiver misturado com outras descargas que tenham exigências diferentes para lançamento ou descarga, serão aplicadas, dessas exigências as mais severas.

4. Instalações de recebimento dentro das áreas especiais:

a) O Governo de cada Parte da Convenção cuja linha de costa faz limite com uma área especial compromete-se a assegurar que, tão logo seja possível, em todos os portos dentro da área especial, serão providas instalações de recebimento adequadas, de acordo com a Regra 7 deste Anexo, levando em conta as necessidades especiais dos navios que operam nessas áreas.

b) O Governo de cada Parte interessada notificará a Organização sobre as medidas tomadas de acordo com a alínea (a) desta Regra. Ao receber notificações em número suficiente, a Organização estabelecerá uma data a partir da qual passarão a vigorar os requisitos desta Regra relacionados com a área em questão.

A Organização notificará a todas as Partes sobre a data assim estabelecida com antecedência de não menos de 12 meses.

c) Após a data assim estabelecida, os navios que escalarem em portos dessas áreas especiais, nos quais tais instalações ainda não estejam disponíveis, deverão cumprir totalmente os requisitos desta Regra.

R E G R A 6

Exceções

As Regras 3, 4 e 5 deste Anexo não serão aplicadas para:

a) o lançamento de lixo proveniente de um navio para fins de garantia de segurança do mesmo e do que estiver a bordo ou para salvar uma vida humana no mar; ou

- b) o vazamento de lixo resultante de avaria no navio ou em seus equipamentos desde que tenham sido tomadas todas as precauções razoáveis, antes e após a ocorrência de avaria, com o fim de evitar ou tornar mínimo o vazamento, ou
- c) a perda accidental de redes sintéticas de pesca ou de material sintético próprio para o reparo de tais redes desde que tenham sido tomadas todas as precauções razoáveis para evitar tal perda.

R E G R A 7

Instalações de Recebimento

1. O Governo de cada Parte da Convenção compromete-se a assegurar a provisão de instalações de recebimento nos portos e terminais para recebimento de lixo, sem atrasar demasiadamente os navios, adequadas ao atendimento das necessidades dos navios que as utilizem.
2. O Governo de cada Parte notificará à Organização, para fins de divulgação as Partes interessadas sobre todos os casos em que as instalações providas de acordo com esta Regra, sejam supostas inadequadas.

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

As Partes do presente Protocolo,

Reconhecendo a significativa contribuição que pode ser prestada pela Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, à proteção do ambiente marítimo da poluição por navios,

Reconhecendo também a necessidade de aperfeiçoar a prevenção e o controle da poluição marítima por navios, particularmente petroleiros,

Reconhecendo ainda a necessidade de implementar as Regras para a Prevenção da Poluição por Óleo contidas no Anexo I desta Convenção o mais breve e amplamente quanto seja possível,

Admitindo, contudo, a necessidade de adiar a aplicação do Anexo II desta Convenção até que certos problemas técnicos tenham sido satisfatoriamente resolvidos,

Considerando que estes objetivos podem melhor ser atingidos através da conclusão do Protocolo relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973,

Concordam em:

ARTIGO I

Obrigações Gerais

1. As Partes do presente Protocolo comprometem-se a tornar efetivos os seguintes dispositivos:
 - a) o presente Protocolo e o seu Anexo devem constituir parte integral do presente Protocolo; e
 - b) a Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios, 1973 (doravante chamada "a Convenção"), estará sujeita às modificações e acréscimos estabelecidos no presente Protocolo.
2. Os dispositivos da Convenção e o presente Protocolo devem ser lidos e interpretados conjuntamente, como um único instrumento.
3. Qualquer referência ao presente Protocolo constitui ao mesmo tempo uma referência a seu Anexo.

ARTIGO IIImplementação do Anexo II
da Convenção

1. Não obstante as provisões do Art. 14 (1) da Convenção, as Partes do presente Protocolo concordam que não serão obrigadas a cumprir as disposições do Anexo II da Convenção por um período de três anos a contar da data de entrada em vigor do presente Protocolo ou por um maior período conforme decisão de uma maioria de dois terços das Partes do presente Protocolo no Comitê de Proteção ao Meio-Ambiente Marítimo (daqui por diante chamado "Comitê") da Organização Marítima Consultiva Intergovernamental (doravante chamada "Organização").
2. Durante o período especificado no parágrafo 1 deste Artigo, as Partes do presente Protocolo não estarão sujeitas a quaisquer obrigações nem habilitadas a reivindicar quaisquer privilégios com relação à Convenção sobre temas relativos ao Anexo II da Convenção e toda referência às Partes da Convenção não devem incluir as Partes do presente Protocolo na medida em que estiverem envolvidos assuntos relacionados com o citado Anexo.

ARTIGO III

Comunicação de Informação

O texto do Artigo 11(1) (b) da Convenção é substituído pelo seguinte:

"uma lista de inspetores designados ou organizações reconhecidas que estão autorizados a agir como seus representantes na administração de assuntos relativos ao projeto, construção, equipamento e operação de navios

transportando substâncias perigosas, de acordo com os dispositivos das Regras para circulação às Partes para informações de seus funcionários. A Administração deve portanto notificar a Organização das responsabilidades específicas e condições da autoridade delegada aos inspetores designados ou organizados reconhecidas".

ARTIGO IV

Assinatura, Ratificação, Aceitação,
Aprovação e Adesão

1. O presente Protocolo deve estar aberto para assinatura no Escritório Central da Organização de 1 de junho de 1978 até 31 de junho de 1979 e deve, após esta data, permanecer aberto para adesão.

Os Estados podem tornar-se Partes do presente Protocolo mediante:

- a) assinatura sem reservas, como ratificação, aceitação ou aprovação; ou
- b) adesão.

2. Ratificação, aceitação, aprovação ou adesão devem ser efetuados mediante depósito de instrumento para este fim junto ao Secretário-Geral da Organização.

ARTIGO V

Entrada em Vigor

1. O presente Protocolo deverá entrar em vigor doze meses após a data na qual pelo menos 15 Estados, cujas frotas mercantes combinadas constituam não menos que cinquenta por cento da tonelagem de arqueação da frota mercante mundial, tenham se tornado Partes, nos termos do Artigo IV do presente Protocolo.

2. Qualquer instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão depositado após a data de entrada em vigor do presente Protocolo, deverá surtir efeito três meses após a data do depósito.

3. Após a data na qual uma emenda ao presente Protocolo for considerada como aceita nos termos do Artigo 16 da Convenção, qualquer instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão depositado deve ser aplicado o presente Protocolo como emendado.

ARTIGO VI

Emendas

Os procedimentos previstos no Artigo 16 da Convenção com relação a emendas aos Artigos, ao Anexo e ao Apêndice ao Anexo da Convenção devem se aplicar respectivamente a emendas aos Artigos, ao Anexo e aos Apêndices ao Anexo do presente Protocolo.

ARTIGO VII

Denúncia

1. O presente Protocolo pode ser denunciado por qualquer das Partes, em qualquer época após expirar o prazo de cinco anos a contar da data em que o Protocolo entrou em vigor para esta Parte.
2. A denúncia deverá ser efetuada mediante depósito de instrumento de denúncia junto ao Secretário-Geral da Organização.
3. A denúncia surtirá efeito doze meses após recebimento da notificação pelo Secretário-Geral da Organização ou após a expiração de um prazo mais longo, o qual pode ser indicado na notificação.

ARTIGO VIII

Depositário

1. O presente Protocolo deverá ser depositado junto ao Secretário-Geral da Organização (doravante denominado "o Depositário").
2. O Depositário deverá:
 - a) informar todos os Estados que tenham assinado o presente Protocolo ou a ele aderido sobre:
 - i) cada nova assinatura ou depósito de instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, bem como a data em que forem efetivados;
 - ii) a data de entrada em vigor do presente Protocolo;
 - iii) o depósito de qualquer instrumento de denúncia do presente Protocolo bem como a data na qual foi recebido e a data em que a denúncia surtir efeito;
 - iv) qualquer decisão tomada de acordo com o Artigo II (1) do presente Protocolo.
 - b) enviar cópias devidamente autenticadas do presente Protocolo a todos os Estados que tenham assinado o presente Protocolo ou a ele aderido.
3. Tão logo o presente Protocolo entre em vigor, uma cópia devidamente autenticada do mesmo deverá ser enviada ao Secretário das Nações Unidas, pelo Depositário, para fins de registro e publicação, de acordo com o Artigo 102 da Carta das Nações Unidas.

ARTIGO IX

Línguas

O presente Protocolo é feito num único original nas línguas inglesa, francesa, russa e espanhola, sendo cada texto igualmente autêntico. Traduções oficiais nas línguas árabe, alemã, italiana e japonesa, serão preparadas e depositadas com o original assinado.

Em testemunha do que os abaixo assinados, devidamente autorizados por seus respectivos Governos para este fim, assinaram o presente Protocolo.

Feito em Londres neste décimo-sétimo dia de fevereiro de mil novecentos e setenta e oito.

A N E X O
Modificações e Aditamentos à Convenção Internacional
para Prevenção da Poluição por Navios, 1973

A N E X O I
Regras para a Prevenção da
Poluição por Óleo

R E G R A 1
Definições

Parágrafos 1 a 7 - Nenhuma alteração.

O texto existente do parágrafo 8 é substituído pelo seguinte:

8. a) "Grande obra de conversão" significa a transformação de um navio existente:
- i) que altere consideravelmente as dimensões ou a capacidade de carga do navio; ou
 - ii) que muda o tipo do navio; ou
 - iii) cuja intenção, na opinião da Administração, seja prolongar consideravelmente seu tempo de vida; ou
 - iv) que, por outro lado, venha a modificar o navio de tal modo que este, se fosse um navio novo, torna-se-ia sujeito a importantes disposições do presente Protocolo as quais não seriam a ele aplicáveis como navio existente.
- b) Não obstante as disposições da alínea a) do presente parágrafo, a transformação de um petroleiro existente, de porte bruto igual ou superior a 20.000 toneladas, objetivando atender aos requisitos da Regra 13 deste Anexo, não será considerada como grande obra de conversão para fins do presente Anexo.

Parágrafos 9 a 22 - Nenhuma alteração.

O texto existente do parágrafo 23 é substituído pelo seguinte:

23. "Deslocamento leve" significa o deslocamento de um navio ^{de} 20 toneladas métricas sem carga, combustível líquido, óleo lubrificante, água de lastro, água doce, água de alimentação das caldeiras nos seus tanques, provisões de bordo, passageiros e tripulação e seus pertences.

Parágrafos 24 e 25 - Nenhuma alteração.

26.5 Não obstante as disposições do parágrafo 6 desta Regra, para os fins das Regras 13, 13B, 13E, 13F e 18(5) deste Anexo, "petroleiro novo" significa um petroleiro:

- a) cujo contrato de construção tenha sido assinado após 1 de junho de 1979; ou
- b) que, na inexistência do contrato de construção, teve a quilha batida, ou se encontre em estágio similar de construção, após 1º de janeiro de 1980; ou
- c) cuja entrega se dê após 1º de junho de 1982; ou
- d) que tenha sofrido uma grande obra de conversão:
 - i) cuja contratação tenha ocorrido após 1º de junho de 1979; ou
 - ii) que, na falta de um contrato, os trabalhos tenham tido início após 1º de janeiro de 1980; ou
 - iii) que tenha terminado após 1º de junho de 1982, contudo, para os fins do parágrafo 1 da Regra 13 do presente Anexo, a definição enunciada no parágrafo 6 da presente Regra se aplica aos petroleiros de porte bruto igual ou superior a 70.000 toneladas.

27.5 Não obstante as disposições do parágrafo 7 da presente Regra, para os fins das Regras 13, 13A, 13B, 13C e 13D e do parágrafo 6 da Regra 18 do presente Anexo, "petroleiro existente" significa um petroleiro que não seja um petroleiro novo tal como definido no parágrafo 26 da presente Regra.

28. "Óleo bruto" é toda mistura líquida de petróleo, encontrada em estado natural, tendo recebido ou não tratamento próprio como preparativo para poder ser transportado, abrangendo:

- a) óleo bruto com menor fracionamento de destilados; e
- b) óleo bruto com maior fracionamento de destilados.

29. "Transportador de óleo bruto" significa um petroleiro destinado ao transporte de óleo bruto.

30. "Transportador de produtos" significa um petroleiro destinado ao transporte de outros tipos de óleo que não é óleo bruto.

§ Modificado pelas Emendas de 1984

Regras 2 e 3 - Nenhuma alteração

R E G R A 4

O texto existente da Regra 4 é substituído pelo seguinte:

Vistorias e Inspeções

1. Todo petroleiro de arqueação bruta igual ou superior a 150, ou qualquer outro navio de arqueação bruta igual ou superior a 400, estará sujeito às vistorias abaixo especificadas:

- a) Uma vistoria inicial antes do navio entrar em serviço ou antes de lhe ter sido emitido, pela primeira vez, o Certificado prescrito pela Regra 5 do presente Anexo. Esta vistoria inicial deverá incluir uma vistoria completa de sua estrutura, equipamentos, sistemas, instalações, arranjos e material, conforme o que for aplicável ao navio, segundo o disposto neste Anexo. Esta vistoria permite verificar que a estrutura, o equipamento, os sistemas, as instalações, os arranjos e os materiais satisfazem plenamente às disposições pertinentes do presente Anexo.
- b) Vistorias periódicas, a intervalos especificados pela Administração mas que não excedam a 5 anos, que permitam assegurar que a estrutura, o equipamento, os sistemas, as instalações, os arranjos e os materiais satisfazem plenamente as disposições pertinentes do presente Anexo.
- c) No mínimo uma vistoria intermediária durante o período de validade do Certificado, a qual deverá permitir assegurar que o equipamento e sistemas associados de bombas e canalizações, abrangendo os sistemas de monitorização de descarga de óleo e de controle, os sistemas de lavagem com óleo bruto, o equipamento separador de água-óleo e os sistemas de filtração de óleo estejam sob todos os aspectos de acordo com as disposições pertinentes do presente Anexo e em boas condições de funcionamento.

Nos casos em que for feita apenas uma vistoria intermediária durante um período qualquer de validade do Certificado, ela não deve ter lugar nem antes dos seis meses que precedam nem após os seis meses que se seguem à data correspondente à metade do período de validade do Certificado. Essas vistorias intermediárias serão consignadas no Certificado expedido em virtude da Regra 5 do presente Anexo.

2. A Administração estabelecerá medidas apropriadas para os navios que não estejam sujeitos às disposições do parágrafo 1 desta Regra, a fim de assegurar que atendam às disposições deste Anexo que lhes forem aplicáveis

3. a) As vistorias de navios, no que concerne a aplicação das disposições deste Anexo, serão efetuadas por funcionários da Administração. A Administração poderá, todavia, confiar as vistorias a inspetores para esse fim designados ou a organismos por ela reconhecidos.

b) A Administração tomará as medidas necessárias para que sejam efetuadas inspeções não programadas durante o período de validade do Certificado. Tais inspeções terão por objetivo assegurar que o navio e seu equipamento se mantenham, sob todos os aspectos, em condições satisfatórias para o serviço para o qual o navio é destinado. Estas inspeções poderão ser efetuadas por seus próprios serviços de inspeção, por inspetores designados, por organismos reconhecidos ou por outras Partes por solicitação da Administração. Quando a Administração, em virtude das disposições do parágrafo 1 da presente Regra, determina vistorias anuais obrigatórias, as inspeções não programadas acima citadas não serão obrigatórias.

c) Toda Administração ao designar inspetores ou organismos reconhecidos para efetuar vistorias e inspeções como previsto nas alíneas a e b do presente parágrafo deve, no mínimo, delegar a esses inspetores ou organismos reconhecidos, competência para:

i) exigir que um navio sofra reparos; e

ii) efetuar vistorias e inspeções se solicitados pelas autoridades competentes do Estado em cujo porto se encontre o navio.

A Administração deverá notificar a Organização a respeito das responsabilidades específicas confiadas aos inspetores designados ou aos organismos reconhecidos e o grau de autoridade que lhes foi delegado a fim de que ela divulgue às Partes do presente Protocolo, para reconhecimento de seus funcionários.

d) Quando um inspetor designado ou um organismo reconhecido determinar que o estado do navio ou de seu equipamento não corresponde substancialmente às indicações do Certificado ou é tal que o navio não pode se fazer ao mar sem perigo excessivo para o ambiente marinho, o inspetor ou organismo deve imediatamente se assegurar de que sejam tomadas medidas corretivas e informar, em tempo útil, a Administração. Caso essas medidas corretivas não tenham sido tomadas, o Certificado deve ser apreendido e a Administração deve imediatamente ser informada; caso o navio se encontre num porto de uma outra Parte, as autoridades competentes do Estado a que pertence o porto devem, também, ser informadas imediatamente. Quando um funcionário da Administração, um inspetor designado ou um organismo reconhecido tiver informado as autoridades competentes do Estado a que pertence o porto, o Governo do Estado a que pertence o porto interessado deve prestar ao funcionário, ao inspetor ou ao organismo em questão, toda a assistência que for necessária para que possa atender às suas obrigações de acordo com esta Regra. Quando cabível, o Governo do Estado a que pertence o porto interessado deve tomar as medidas necessárias para impedir que o navio parta até que possa se fazer ao mar ou deixar o porto para demandar um estaleiro mais próximo, apropriado para o reparo que esteja disponível, sem perigo excessivo para o ambiente marinho.

e) Em todo caso, a Administração interessada garantirá incondicionalmente integridade e a eficiência da vistoria e da inspeção, comprometendo-se a fazer com que se tomem as medidas necessárias para dar cumprimento a esta obrigação.

4. a) O navio e seu equipamento devem ser mantidos num estado, de acordo com as prescrições do Protocolo, de maneira que o navio permaneça sob todos os sentidos apto a se fazer ao mar sem perigo excessivo para o ambiente marinho.

b) Após qualquer uma das vistorias previstas no parágrafo 1 da presente Regra, nenhuma mudança, que não seja uma simples substituição de equipamento e de instalações, deverá ser feita, sem autorização da Administração, na estrutura, no equipamento, nos sistemas, nas instalações, nos arranjos ou nos materiais que tenham sido objeto da vistoria.

c) Sempre que ocorrer um acidente no navio ou que se constate um defeito a bordo que comprometa fundamentalmente a integridade do navio ou a eficiência ou integridade da parte do seu equipamento que esteja sujeita ao disposto no presente Anexo, o Comandante ou o armador do navio deverá comunicar tal fato, logo que possível, à Administração, ao organismo reconhecido ou ao inspetor designado, responsável pela emissão do Certificado pertinente, o qual tomará providências para iniciar investigações com vistas a determinar se será necessário proceder a uma vistoria conforme as prescrições do parágrafo 1 da presente Regra.

Caso o navio se encontre num porto de uma outra Parte, o Comandante ou o armador deverá também comunicar imediatamente o fato às autoridades competentes do Estado a que pertence o porto e o inspetor designado ou a organização reconhecida deverá se assegurar de que foi feita tal comunicação.

R E G R A S 5, 6 e 7

Suprimir, no texto existente dessas Regras, todas as referências a "(1973)" no que concerne ao Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo.

R E G R A 8

Duração do Certificado

Substituir o texto existente da Regra 8 pelo seguinte:

1. Um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo deverá ser emitido por um período cuja duração é especificada pela Administração, sem que esta duração possa exceder cinco anos, a contar da data da emissão, todavia, no caso de um petroleiro que opere com tanques destinados exclusivamente a lastro limpo, durante um período limitado cuja duração é especificada no parágrafo 9 da Regra 13 do presente Anexo, a duração do Certificado não deve exceder esse período.

2. Um Certificado perderá sua validade se tiverem sido efetuadas modificações importantes na estrutura, equipamento, sistemas, instalações, arranjos ou material, sem autorização prévia da Administração, exceto simples substituição de equipamento ou de instalações, ou que não tenham sido realizadas as vistorias intermediárias especificadas pela Administração em cumprimento da alínea c do parágrafo 1 da Regra 4 do presente Anexo.

3. Um Certificado emitido para um navio perderá igualmente sua validade no caso do navio passar para a bandeira de um outro Estado. Somente poderá ser liberado um novo Certificado se o Governo emissor do novo Certificado estiver plenamente convencido de que o navio satisfaz as prescrições das alíneas a e b do parágrafo 4 da Regra 4 do presente Anexo. No caso de transferência de bandeira entre Partes, quando solicitado dentro de três meses a contar da transferência, o Governo da Parte cuja bandeira o navio estava anteriormente autorizado a arvorar deverá, logo que possível, remeter à Administração uma cópia do Certificado possuído pelo navio antes da transferência e, caso disponível, uma cópia do relatório da vistoria pertinente.

Regras 9 a 12 - Nenhuma alteração

R E G R A 13

Substituir o texto existente da Regra 13 pelo seguinte:

Tanques de Lastro Segregados, Tanques Destinados Exclusivamente a Lastro Limpo e Lavagem com Óleo Bruto.

Embora sujeito às disposições das Regras 13C e 13D do presente Anexo, os petroleiros deverão satisfazer as prescrições da presente Regra.

Petroleiros novos, de porte bruto igual ou superior a 20.000 toneladas.

1. Todo transportador novo, de óleo bruto, de porte bruto igual ou superior a 20.000 toneladas e todo transportador novo, de produtos, de porte bruto ou igual ou superior a 30.000 toneladas devem ser providos de tanques de lastro segregado e atender as disposições dos parágrafos 2, 3 e 4 ou ao parágrafo 5, como apropriado, desta Regra.

2. A capacidade dos tanques de lastro segregado deverá ser determinada de modo que o navio possa operar com segurança em viagens com lastro, sem que recorra aos tanques de carga para lastro d'água, exceto como estipulado no parágrafo 3 ou 4 desta Regra. Em todos os casos, contudo, a capacidade dos tanques de lastro segregado deverá ser, pelo menos, tal que em qualquer condição de lastro em qualquer ponto da viagem, incluindo as que consistem de peso leve acrescido somente de lastro segregado, os calados e o trim possam preencher cada um dos seguintes requisitos:

- a) o calado moldado a meio navio (dm) em metros (sem levar em conta qualquer deformação do navio) não deverá ser inferior a: $dm = 2,0 + 0,02 L$;
- b) os calados nas perpendiculares AV e AR deverão corresponder aos determinados pelo calado a meio navio (dm), como especificado na alínea b deste parágrafo, em associação com o trim pela popa de não mais de 0,015 L; e
- c) em qualquer caso, o calado na perpendicular AR não deverá ser menor do que o que é necessário para obter a imersão total do ou dos hélices.

3.5 Em nenhum caso a água de lastro será transportada nos tanques de carga, exceto nas raras viagens em que as condições de tempo são tão severas que, na opinião do Comandante, seja necessário transportar um lastro de água adicional em tanques de carga, para a segurança do navio. Tal água de lastro adicional será tratada e descarregada em conformidade com a Regra 9 deste Anexo e de acordo com os requisitos da Regra 15 deste Anexo, devendo ser feito um lançamento no Livro Registro de Óleo referido na Regra 20 deste Anexo.

4. No caso de transportadores novos, de óleo bruto, o lastro adicional, permitido no parágrafo 3 da presente Regra, somente poderá ser transportado nos tanques de carga se os tanques em questão tiverem sido lavados com óleo bruto, de conformidade com as disposições da Regra 13B do presente Anexo, antes da partida de um porto ou terminal de descarga de óleos.

5. Não obstante as disposições do parágrafo 2 desta Regra, as condições de lastro segregado relativas aos petroleiros de menos de 150 metros de comprimento deverão ser julgadas satisfatórias pela Administração.

6. Todo transportador novo, de óleo bruto de porte bruto igual ou superior a 20.000 toneladas deverá ser dotado de um sistema de lavagem de tanques de carga que utilize a lavagem com óleo bruto. A Administração se compromete em se assegurar de que o sistema satisfaz plenamente às disposições da Regra 13B do presente Anexo, dentro de um ano, a contar da data em que o navio tanque tenha sido destinado pela primeira vez ao transporte de óleo bruto ou ao término da terceira viagem em que tenha sido óleo bruto utilizável para a lavagem com óleo bruto, caso esta data seja posterior.

A menos que o óleo bruto transportado não seja utilizável para a lavagem com óleo bruto, o petroleiro deverá operar o sistema de acordo com os requisitos da citada Regra.

Transportadores existentes, de óleo bruto, de porte bruto igual ou superior a 40.000 toneladas.

7. Sob reserva das disposições dos parágrafos 8 e 9 da presente Regra, todo transportador de óleo bruto existente, de porte bruto igual ou superior a 40.000 toneladas deverá ser dotado de tanques de lastro segregado e satisfazer as prescrições dos parágrafos 2 e 3 da presente Regra, a contar da data de entrada em vigor do presente Protocolo.

8. Os transportadores existentes, de óleo bruto, a que se faz referência no parágrafo 7 da presente Regra, podem, em lugar de serem dotados de tanques de lastro segregado, operar com um método de lavagem de tanques de carga que utilize a lavagem com óleo de acordo com a Regra 13B do presente Anexo, a menos que o transportador de óleo bruto seja destinado a transportar óleo bruto que não seja utilizável para a lavagem com óleo bruto.

9. Os transportadores existentes, de óleo bruto, a que se faz referência no parágrafo 7 ou no 8 da presente Regra, podem, em lugar de serem dotados de tanques de lastro segregado ou operados com um método

de lavagem de tanques de carga que utilize a lavagem com óleo bruto, ser operados com tanques destinados exclusivamente a lastro limpo de acordo com as disposições da Regra 13A do presente Anexo, durante o seguinte período:

- a) para os transportadores de óleo bruto de porte bruto igual ou superior a 70.000 toneladas, até dois anos após a data de entrada em vigor do presente Protocolo;
- b) para os transportadores de óleo bruto de porte bruto igual ou superior a 40.000 toneladas porém inferior a 70.000, até quatro anos após a data de entrada em vigor do presente Protocolo.

Transportadores existentes, de produtos, de porte bruto igual ou superior a 40.000 toneladas.

10. A contar da data de entrada em vigor do presente Protocolo, todo transportador existente, de produtos, de um porte bruto igual ou superior a 40.000 toneladas deve ser dotado de tanques de lastro segregado e satisfazer as prescrições dos parágrafos 2 e 3 da presente Regra ou, em falta deles, deverá operar com tanques destinados exclusivamente a lastro limpo, de conformidade com as disposições da Regra 13A do presente Anexo.

Petroleiro considerado como petroleiro de lastro segregado.

11. Todo petroleiro que não for obrigado a possuir tanques de lastro segregado, de acordo com os parágrafos 1, 7 ou 10 da presente Regra, pode, todavia, ser considerado como um petroleiro de lastro segregado, com a condição que satisfaça as disposições dos parágrafos 2 e 3 ou, conforme o caso, ao parágrafo 5 da presente Regra.

§ Modificado pelas Emendas de 1984

R E G R A 13A§

Prescrições para os Petroleiros Equipados com Tanques Destinados Exclusivamente a Lastro Limpo

1. Um petroleiro que opere com tanques destinados exclusivamente a lastro limpo, de acordo com as disposições do parágrafo 9 ou do parágrafo 10 da Regra 13 do presente Anexo, deve possuir tanques de capacidade suficiente, destinados exclusivamente ao transporte de lastro limpo, tal como este é definido no parágrafo 16 da Regra 1 do presente Anexo, de modo a satisfazer as prescrições enunciadas nos parágrafos 2 e 3 da Regra 13 do presente Anexo.

2. As disposições e os métodos de operação dos tanques de lastro exclusivamente destinados a lastro limpo devem satisfazer as prescrições estabelecidas pela Administração. Essas prescrições devem conter, pelo menos, todas as Especificações para os Petroleiros Dotados de Tanques Exclusivamente Destinados ao Lastro Limpo, adotadas pela Conferência Internacional sobre Segurança de Petroleiros e Prevenção da

Poluição, 1978, na Resolução 14, sujeitas às revisões que a Organização possa efetuar.

3. Um petroleiro que opere com tanques destinados exclusivamente ao lastro limpo deve ser equipado com um medidor de conteúdo de óleo, aprovado pela Administração com base nas especificações recomendadas pela Organização*, para permitir a fiscalização do teor de óleo contido na água de lastro que esteja sendo descarregado. O medidor de conteúdo de óleo deverá ser instalado, o mais tardar, por ocasião da primeira ida programada do navio-tanque ao estaleiro, após a entrada em vigor do presente Protocolo. Até a instalação do medidor de conteúdo de óleo, deve ser estabelecido, graças a um exame da água de lastro dos tanques destinados exclusivamente ao lastro limpo, que não ocorreu nenhuma contaminação com óleo.

4. Todo petroleiro que opere com tanques destinados exclusivamente ao lastro limpo deverá ser provido de:

a) um Manual de Operação de Tanques Destinados Exclusivamente ao Lastro Limpo, descrevendo em detalhes o sistema e especificando os métodos de operação. Esse Manual deve ser julgado satisfatório pela Administração e conter todas as informações enunciadas nas Especificações mencionadas no parágrafo 2 da presente Regra. Caso seja feita uma modificação que afete os tanques destinados exclusivamente ao lastro limpo, o Manual de Operação, em consequência disso, deverá sofrer uma revisão; e

b) um Suplemento ao Livro Registro de Óleo, mencionado na Regra 20 do presente Anexo, segundo o modelo constante do Suplemento 1 ao Apêndice III deste Anexo. O Suplemento deve ser anexado permanentemente ao Livro de Registro de Óleo.

* Observar a Recomendação sobre as Especificações Internacional relativas ao funcionamento e Teste do Equipamento Separador de Óleo/Água e aos Medidores de Conteúdo de Óleo, adotada pela Organização na Resolução A.393(X).

§ Modificado pelas Emendas de 1984

R E G R A 13B§
Prescrições para a Lavagem
com Óleo Bruto

1. Todo sistema de lavagem com óleo bruto, cuja instalação seja obrigatória, de conformidade com os parágrafos 6 e 8 da Regra 13 do presente Anexo, deve satisfazer as prescrições da presente Regra.

2. A instalação de lavagem com óleo bruto, assim como o equipamento e dispositivos conexos, devem estar de acordo com as prescrições estabelecidas pela Administração. Essas prescrições devem conter, pelo menos, todas as disposições das Especificações para o

Projeto, a Operação e o Controle dos Sistemas de Lavagem com Óleo Bruto, adotadas pela Conferência Internacional de 1978 sobre Segurança de Petroleiros e Prevenção da Poluição, 1978, na Resolução 15, sujeita às revisões que a Organização possa efetuar.

3.5 Cada tanque de carga e cada tanque de resíduo deverá ser provido de um sistema de gás inerte, de acordo com as Regras pertinentes do Capítulo II-2 da Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, modificada e complementada pelo Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974.

4. No que concerne ao lastreamento dos tanques de carga, um número suficiente de tanques de carga deve ser lavado com óleo bruto antes de cada viagem com lastro, a fim de que, tendo em conta a rota habitual do petroleiro e as condições meteorológicas previstas, a água de lastro não seja carregada a não ser nos tanques de carga que tenham sido lavados com óleo bruto.

5. Todo petroleiro que opere com sistemas de lavagem com óleo bruto deve ser provido de:

- a) um Manual de Operações e Equipamento descrevendo em detalhes o sistema e o equipamento e, especificando os métodos de operação. Esse Manual deve ser julgado satisfatório pela Administração e conter todas as informações enunciadas nas Especificações mencionadas no parágrafo 2 da presente Regra. Caso seja feita uma modificação que afete o sistema de lavagem com óleo bruto, o Manual de Operações e Equipamento, em consequência disso, deverá sofrer uma revisão; e
- b) um Suplemento ao Livro Registro de Óleo, mencionado na Regra 20 do presente Anexo, segundo o modelo constante do Suplemento ao Apêndice III deste Anexo. O Suplemento deve ser anexado permanentemente ao Livro Registro de Óleo.

§ Modificada pelas Emendas de 1984

R E G R A 13C§
Petroleiros existentes utilizados
em determinados tráfegos

1. Sob reserva das disposições dos parágrafos 2 e 3 da presente Regra, os parágrafos 7 a 10 da Regra 13 do presente Anexo não se aplicarão a um petroleiro existente, enganjado exclusivamente em determinados tráfegos entre:

- a) portos ou terminais situados num Estado Parte do presente Protocolo; ou
- b) portos ou terminais de Estados Partes do presente Protocolo quando:

i) a viagem for efetuada inteiramente dentro de uma Área Especial definida no parágrafo 1 da Regra 10 do presente Anexo; ou

ii) a viagem for efetuada inteiramente dentro de outros limites designados pela Administração.

2. As disposições do parágrafo 1 da presente Regra somente será aplicado quando os portos ou terminais em que a carga é carregada no decorrer dessas viagens são equipados com instalações suficientes para o recebimento e tratamento de todo o lastro e da água de lavagem dos tanques provenientes dos petroleiros que as utilizam e todas as condições seguintes sejam atendidas:

- a) sob reserva das exceções previstas na Regra 11 do presente Anexo, toda a água de lastro, incluindo a água de lastro limpo, e todos os resíduos da lavagem dos tanques, sejam conservados a bordo e transferidos para as instalações de recebimento e as autoridades competentes do Estado a que pertence o porto consignem o fato nas seções apropriadas do Suplemento do Livro Registro de Óleo ao qual é feita referência no parágrafo 3 da presente Regra;
- b) um acordo tenha sido realizado entre a Administração os Governos dos Estados a que pertencem os portos, mencionados na alínea (a) ou (b) do parágrafo (1) da presente Regra, quanto à utilização de um petroleiro existente para um determinado tráfego;
- c) a capacidade do presente Anexo, nos portos e terminais acima mencionados, para os fins da presente Regra, seja aprovada pelos Governos dos Estados Partes do presente Protocolo em cujos territórios estejam situados esses portos ou terminais; e
- d) seja consignado no Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo que o petroleiro está destinado exclusivamente ao tráfego determinado de que se trate.

3. Todo petroleiro destinado a um tráfego determinado deverá possuir um Suplemento ao Livro Registro de Óleo mencionado na Regra 20 do presente Anexo, segundo o modelo constante do Suplemento 3 ao Apêndice III. O Suplemento deve ser anexado permanentemente ao Livro Registro de Óleo.

§ Modificada pelas Emendas de 1984

R E G R A 13D

Petroleiros Existentes Providos de Instalações para Lastro Especial

1. Quando um petroleiro tiver sido contruído ou opere de modo a satisfazer permanentemente as prescrições enunciadas sobre calado e trim no parágrafo (2) da Regra 13 do presente Anexo, sem ter recurso

para o emprego da água de lastro, será considerado como satisfazendo às prescrições relativas aos tanques de lastro segregado enunciadas no parágrafo 7 da Regra 13 do presente Anexo, desde que satisfaça todas as condições abaixo:

- a) os métodos de operação e as instalações para o lastro sejam aprovados pela Administração;
- b) haja um acordo, entre a Administração e os Governos dos Estados a que pertencem os portos interessados que sejam Partes do presente Protocolo, quando as prescrições sobre calado e trim são cumpridas através de um procedimento operacional;
- c) seja consignado no Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo que o petroleiro é operado com instalações para lastro especial.

2. Em nenhum caso a água de lastro será transportada nos tanques de óleo, exceto por ocasião das raras viagens em que as condições meteorológicas são de tal modo desfavoráveis que, na opinião do Comandante, seja necessário transportar água de lastro suplementar nos tanques de carga para assegurar a segurança do navio. Esta água de lastro suplementar deverá ser tratada e descarregada de acordo com, as prescrições das Regras (9) e (15) do presente Anexo e tal fato deve ser consignado no Livro Registro de Óleo mencionado na Regra 20 do presente Anexo.

3. Um Administração que tenha feito a anotação no Certificado de acordo com alínea (c) do parágrafo (1) do presente Regra, deverá comunicar os detalhes à Organização para que ela os divulgue para as Partes o presente Protocolo.

R E G R A 13E

Localização Protetora dos Espaços Destinados ao Lastro Segregado

1. Em todo transportador novo, de óleo bruto, de porte bruto igual ou superior a 20.000 toneladas e em todo transportador novo, de produtos, de porte bruto igual ou superior a 30.000 toneladas, os tanques de lastro segregado, cujas capacidades devem satisfazer as prescrições da Regra 13 do presente Anexo, que são localizados na seção do comprimento em que se encontram os tanques de carga, devem ser dispostos de acordo com as prescrições dos parágrafos (2), (3) e (4) da presente Regra, de maneira a assegurar uma certa proteção contra os vazamentos de óleo, em caso de encalhe ou abalroamento.

2. Os tanques de lastro segregado e os outros espaços, que não sejam tanques de óleo, localizados na seção do comprimento em que se encontram os tanques de carga (L), devem ser dispostos de maneira a satisfazer a seguinte fórmula:

$$\Sigma PA_c + \Sigma PA_s) J [L_t (B+2D)]$$

na qual:

PA_c = área do chapeamento exterior do costado, em metros quadrados, para cada tanque de lastro segregado ou outro espaço que não seja tanque de óleo, calculada em função das dimensões moldadas do projeto,

PA_s = área do chapeamento exterior do fundo, em metros quadrados, para cada tanque ou espaço, calculada em função das dimensões moldadas do projeto,

L_t = comprimento em metros entre as extremidades de vante e de ré dos tanques de carga,

B = boca máxima do navio em metros, tal como definida no parágrafo (21) da Regra 1 do presente Anexo,

D = pontal moldado em metros, medido verticalmente da parte superior da quilha até a face superior do vau do convés de borda livre, no costado, a meio navio.

Nos navios que tiverem um tricaniz arredondado, o pontal moldado será medido até o ponto de intersecção das linhas moldadas do convés e do chapeamento lateral do casco (side shell plating), prolongadas como se o tricaniz fosse de forma angular,

= 0,45 para os petroleiros de 20.000 toneladas de porte bruto, 0,30 para os petroleiros de porte bruto igual ou superior a 200.000 toneladas, sob reserva das disposições do parágrafo (3) da presente Regra. Para os valores intermediários de porte bruto, o valor J será obtido por interpolação linear.

Sempre que os símbolos utilizados no presente parágrafo apareçam na presente Regra, eles terão o significado que lhes é dado no presente parágrafo.

3. Para os navios-tanque de porte bruto igual ou superior a 200.000 toneladas, o valor de J pode ser reduzido da maneira seguinte:

$$J \text{ reduzido} = J - a - \frac{O_c + O_s}{40_A} \text{ se este valor for superior.}$$

Nesta fórmula:

a = 0,25 para os petroleiros cujo porte bruto seja igual a 200.000 toneladas

a = 0,40 para os petroleiros cujo porte bruto seja igual a 300.000 toneladas

a = 0,50 para os petroleiros cujo porte bruto seja igual ou superior a 420.000 toneladas

Para os valores intermediários de porte bruto, o valor de a será obtido por interpolação linear.

- O_c = conforme definido na Regra 23 (1) (a) do presente Anexo,
 O_s = conforme definido na Regra 23 (1) (b) do presente Anexo,
 O_A = vazamentos admissíveis de óleo previsto na Regra 24 (2) do presente Anexo.

4. Na determinação de " PA_c " e " PA_s " para os tanques de lastro segregado e os espaços que não sejam tanques de óleo, dever-se-á observar o seguinte:

- a) a largura mínima de cada tanque ou espaço lateral cuja profundidade seja igual à altura do costado do navio ou que se estenda desde o convés até a parte superior do duplo fundo, não deverá ser inferior a 2 metros. A largura deverá ser medida a partir do costado, perpendicularmente ao plano axial. Quando a largura for menor, não se levará em conta o tanque ou espaço lateral para o cálculo da área de proteção " PA_c "; e
- b) a profundidade vertical mínima de cada tanque ou espaço do duplo fundo deverá ser igual a $B/15$ ou a 2 metros, se este último valor for inferior. Quando se lhe der uma altura menor, não se levará em conta o tanque ou espaço do fundo para o cálculo da área de proteção " PA_s ".

A largura e a profundidade mínima dos tanques laterais e dos tanques do duplo fundo deverão ser medidas sem levar em conta a área do porão e, no caso da largura mínima, deverá ser medida sem levar em conta o trincaniz arredondado.

R E G R A 14 - NENHUMA ALTERAÇÃO

R E G R A 15

Suprimir no texto existente desta Regra a referência a "(1973)" no que concerne ao Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo

R E G R A S 16 E 17 NENHUMA ALTERAÇÃO

R E G R A 18§

Bombeamento e Sistemas de Canalizações e Descarga de Petroleiros

Parágrafos (1) a (4) - Nenhuma alteração

Os Parágrafos seguintes são acrescentados ao texto existente:

5. Todos petroleiro novo do qual é exigido que seja provido de tanques de lastro segregado ou equipado com um sistema de lavagem com óleo bruto, deverá satisfazer as seguintes condições:

a) ser equipado com canalização de óleo projetadas e instaladas de maneira a reduzir ao mínimo a retenção de óleo nos condutos; e

b) ser provido de meios para drenar todas as bombas de carga e todos os condutos de óleo ao término da descarga da carga mediante, se necessário, uma conexão com um equipamento para esgotar complementamento o óleo remanescente. Os resíduos da drenagem dos condutos e das bombas devem poder ser descarregados tanto para terra como para um tanque de resíduos. Para a descarga para terra deve ser provido um conduto especial, de pequeno diâmetro, conectado externamente ao paiano de válvulas do navio.

6. Todo transportador existente, de óleo bruto, do qual é exigido que seja provido de tanques de lastro segregado, ou equipado com um sistema de lavagem com óleo bruto ou que opere com tanques destinados exclusivamente ao lastro limpo deverá satisfazer às disposições da alínea (b) do parágrafo (5) da presente Regra.

§ Modificada pelas Emendas de 1984

R E G R A 19 - NENHUMA ALTERAÇÃO

R E G R A 20

Suprimir no texto existente desta Regra a referência "(1973)" no que concerne ao Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo.

R E G R A 21 A 25 - NENHUMA ALTERAÇÃO

A P E N D I C E I - LISTA DE ÓLEOS NENHUMA ALTERAÇÃO

A P E N D I C E II Forma de Certificado

Substituir a Forma de Certificado existente pela seguinte:

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO POR ÓLEO

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

.....
(designação completa do país)

por.....
(designação completa da pessoa competente ou organização autorizada, de

acordo com as disposições do Protocolo de 1978 Relativo à Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios, 1973)

Nome do navio	Indicativo número ou letras	Porto de Inscrição	Arqueação Bruta

Transportador de óleo bruto*

Transportador de produtos*

Transportador de óleo bruto/produtos*

Outro navio, que não petroleiro, com tanques de carga sujeitos à Regra 2 (2) do Anexo I do Protocolo*

Outro navio que não seja qualquer dos acima*

Data do contrato de construção ou de grandes obras de conversão.....

Data em que foi batida a quilha ou em que o navio estava em estágio similar de construção ou em que foi iniciada a grande obra de conversão.....

* Riscar o que não for aplicável

PARTE A - TODOS OS NAVIOS

O navio está equipado com:

- equipamento separador de óleo-água* (capaz de produzir efluente com um conteúdo de óleo que não exceda a 100 partes por milhão)
- sistemas de filtração de óleo* (capaz de produzir efluente com um conteúdo de óleo que não exceda a 100 partes por milhão para navios de arqueação bruta igual ou superior a 10.000.
- um sistema de monitorização e controle da descarga de óleo* (adicional a (a) ou (b) acima) ou
- equipamento separador de óleo-água e um sistema de filtração de óleo (capaz de produzir efluente com um conteúdo de óleo que não exceda 15 partes por milhão) em lugar de (a) ou (b) acima.

Detalhes dos requisitos para os quais são concedidas as isenções de acordo com a Regra 2 (2) e 2 (4) do Anexo do Protocolo:

.....

Observações:

* Riscar o que não for aplicável

Endosso para Navios Existentes*

Certifico que este navio está atualmente equipado de modo a cumprir com as prescrições do Protocolo de 1978 Relativo à Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios, 1973, que são aplicáveis aos navios existentes**

Assinado.....

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local.....

Data.....

(Selo ou carimbo da autoridade, como apropriado)

* Este lançamento não precisa ser reproduzido no Certificado que não seja o primeiro a ser emitido para qualquer navio.

** Os períodos em que se deve instalar o equipamento separador de óleo-água, os sistemas de controle de descarga de óleo, os sistemas de filtragem de óleo e/ou arranjos de tanques de resíduo após a entrada em vigor do Protocolo são estipulados nas Regras 13A(3), 15(1) e 16(4) do Anexo 1 do Protocolo.

PARTE B - PETROLEIROS*

Capacidade transporte do navio (m ³)	Porte bruto do navio (toneladas métricas)	Comprimento do navio (m)

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

1. Este navio:

- a) está obrigado a ser construído de acordo com as prescrições da Regra 24 do Anexo I do Protocolo e a elas satisfaz;**
- b) não está obrigado a ser construído de acordo com as prescrições da Regra 24 do Anexo I do Protocolo;**
- c) não está obrigado a ser construído de acordo com as prescrições da Regra 24 do Anexo I do Protocolo mas satisfaz essas prescrições;**

2. Este navio:

a) está obrigado a ser construído de acordo com as prescrições da Regra 13E do Anexo I do Protocolo e a elas satisfaz;**

b) não está obrigado a ser construído de acordo com as prescrições da Regra 13E do Anexo I do Protocolo;**

* Esta Parte deverá ser preenchida para petroleiros, incluindo transportadores combinados e os lançamentos que forem aplicáveis são feitos para outros navios que não petroleiros mas que sejam contruídos para transportar óleo a granel de uma capacidade total igual ou superior a 200 metros cúbicos.

** Riscar o que não for aplicável

3. Este navio:

a) está obrigado a ser provido de tanques de lastro segregado, de acordo com as prescrições da Regra 13 do Anexo I do Protocolo e a elas satisfaz;*

b) não está obrigado a ser provido de tanques de lastro segregado de acordo com as prescrições da Regra 13 do Anexo I do Protocolo;*

c) não está obrigado a ser provido de tanques de lastro segregado de acordo com as prescrições da Regra 13 do Anexo I do Protocolo mas satisfaz as citadas prescrições;*

d) de acordo com as disposições da Regra 13C ou 13D do Anexo do Protocolo e, com especificado na Parte C do presente Certificado; está isento das prescrições da Regra 13 do Anexo I do Protocolo;*

e) está dotado de um sistema de limpeza dos tanques de carga utilizando a lavagem com óleo bruto de acordo com as disposições da Regra 13B do Anexo I do Protocolo, em lugar de ser provido de tanques de lastro segregado;*

f) está dotado de um sistema de tanques exclusivamente destinados ao lastro limpo, de acordo com as disposições da Regra 13A do Anexo I do Protocolo, em lugar de ser provido de tanques de lastro segregado ou de um sistema de limpeza de tanques de carga que utilize a lavagem com óleo bruto.*

* Riscar o qu não for aplicável.

4. Este navio

a) está obrigado a ser provido de um sistema de limpeza dos tanques de carga utilizando a lavagem com óleo bruto, de acordo com as prescrições do parágrafo (6) da Regra 13 do Anexo I do Protocolo e a elas satisfaz;*

b) não está obrigado a ser provido de um sistema de limpeza dos tanques de carga utilizando a lavagem com óleo bruto, de acordo com as prescrições do parágrafo (6) da Regra 13 do Anexo I do Protocolo.*

Tanques de Lastro Segregado**

Os tanques de lastro segregado são distribuídos como se segue:

Tanque	Volume (m ³)	Tanque	Volume (m ³)

Tanques Destinados Exclusivamente ao Lastro Limpo**

Este navio operará com tanques destinados exclusivamente ao lastro limpo até.....de acordo com as prescrições da Regra 13A do Anexo I do Protocolo.

Os tanques destinados exclusivamente ao lastro limpo são designados como se segue:

Tanque	Volume (m ³)	Tanque	Volume (m ³)

* Riscar o que não for aplicável.

** Suprimir se não for pertinente.

Manual

Certifico que este navio foi provido de:

a) um exemplar atualizado do Manual de Operação de Tanques Destinados Exclusivamente ao Lastro Limpo, de acordo com a Regra 13A do Anexo I do Protocolo;**

b) um exemplar atualizado do Manual de Operações e Equipamento para Lavagem com Óleo Cru, de acordo com a Regra 13B do Anexo I do Protocolo.**

Atestado da presença a bordo

de um exemplar atualizado do

Manual.....

Assinado.....

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local.....

Data.....

(Selo ou carimbo da autoridade, como apropriado)

Atestado da presença a bordo

de um exemplar atualizado do

Manual.....

Assinado.....

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local.....

Data.....

(Selo ou carimbo da autoridade, como apropriado)

* Riscar o que não for aplicável.

** Suprimir se não for pertinente.

PARTE C - ISENÇÕES

Certifico que este navio:

a) está unicamente engajado no tráfego entre.....

e.....de acordo com as disposições da Regra 13C do Anexo I do Protocolo;** ou

b) está operando com arranjos para o lastro especial de acordo com a Regra 23D do Anexo I do Protocolo**

e, conseqüentemente, está isento das prescrições da Regra 13 do Anexo I do Protocolo.

Assinado

(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local

Data

(Selo ou carimbo da autoridade, como apropriado)

* Suprimir se não for pertinente

** Riscar o que não for aplicável

CERTIFICA-SE

Que o navio foi vistoriado de acordo com as disposições da Regra 4 do Anexo I do Protocolo de 1978 Relativo à Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios, 1973, no que concerne à prevenção da poluição por óleo; e que a vistoria mostrou que a estrutura, o equipamento, os sistemas, as instalações, os arranjos, os materiais e o estado do navio são satisfatórios sob todos os aspectos e que o navio atende às disposições pertinentes do Anexo I do citado Protocolo.

O presente Certificado é válido até
sujeito a(as) vistoria(s) intermediária(s) prevista(a) a intervalos de
Emitido em
(Local de emissão do Certificado)

..... de 19.....
(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

(Selo ou carimbo da autoridade, como apropriado)

VISTORIA INTERMEDIÁRIA

Certifica-se que numa vistoria intermediária, prescrita pela Regra 4 (1) (c) do Anexo I do Protocolo de 1978 Relativo à Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios, 1973, foi constatado que este navio e o estado do mesmo satisfazem as disposições pertinentes do citado Protocolo. .

Assinado
(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local
Data
Próxima vistoria intermediária em
(Selo ou carimbo do funcionário devidamente autorizado)

Assinado
(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local
Data
Próxima vistoria intermediária em
(Selo ou carimbo do funcionário devidamente autorizado)

Assinado
(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local
Data
Próxima vistoria intermediária em
(Selo ou carimbo do funcionário devidamente autorizado)

Assinado
(Assinatura do funcionário devidamente autorizado)

Local
Data
Próxima vistoria intermediária em
(Selo ou carimbo do funcionário devidamente autorizado)

A P E N D I C E III

Modelo do Livro Registro de Óleo

Os seguintes modelos de Suplementos do Livro Registro de Óleo são acrescentados ao modelo existente:

Suplemento 1

Modelo de Suplemento ao Livro Registro de Óleo para
Petroleiros que Operem com Tanques Destinados
Exclusivamente ao Lastro Limpo*

Nome do navio
Indicativo em número ou letras
capacidade total de carga metros cúbicos
Capacidade total dos tanques destinados exclusivamente ao lastro limpo
..... metros cúbicos
Os tanques seguintes são designados como tanques destinados
exclusivamente ao lastro limpo:

Tanque	Volume (m ³)	Tanque	Volume (m ³)

Nota: Os períodos cobertos pelo Suplemento deverão corresponder aos dados cobertos pelo Livro Registro de Óleo

* Este Suplemento deverá ser anexado ao Livro Registro de Óleo para petroleiros que operem com tanques destinados exclusivamente ao lastro limpo de conformidade com as disposições da Regra 13A do Anexo I do Protocolo de 1978 Relativo à Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios, 1973. Quaisquer outras informações necessárias deverão ser consignadas no Livro Registro de Óleo.

A) Lastreamento dos tanques destinados exclusivamente ao lastro limpo

101. Identificação do(s) tanque(s) lastrado(s)			
102. Data e posição do navio no momento em que a água destinada a ser utilizada para a lavagem por meio de enchimento e descarga de água (flushing) ou para o lastreamento do navio no porto é admitida no(s) tanque(s) destinado(s) exclusivamente ao lastro limpo			
103. Data e posição do navio na ocasião da limpeza das bombas e canalizações por meio de admissão e descarga (flushing) e seu conteúdo é descarregado para o tanque de resíduo			
104. Data e posição do navio no momento em que a água de lastro suplementar é admitida no(s) tanque(s) destinado(s) exclusivamente a lastro limpo			
105. Data, hora e posição do navio no momento de fechamento (a) das válvulas do tanque de resíduo, (b) das válvulas dos tanques de carga, (c) das outras válvulas que afetam o sistema de lastro limpo			
106. Quantidade de lastro limpo recebido a bordo			

O abaixo assinado certifica que, além das válvulas acima especificadas, todas as válvulas de comunicação com o mar e as conexões dos tanques de carga e das canalizações, assim como as interligações entre os tanques foram fechadas e fixadas ao término do lastreamento dos tanques destinadas exclusivamente ao lastro limpo.

Data Oficial encarregado da operação
Comandante

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 para (a) o mar, ou (b) uma instalação de recebimento			
109. Data, hora e posição do navio ao término da descarga para o mar			
110. Quantidade descarregada (a) para o mar, ou (b) para uma instalação de recebimento			

111. Procedeu-se ao exame da água de lastro antes da descarga para verificação de contaminação por óleo?			
112. Durante a descarga foi esta monitorizada por um medidor do conteúdo de óleo?			
113. Observou-se algum indício de contaminação da água de lastro por óleo antes ou durante a descarga?			
114. Data e posição do navio quando, após o carregamento, se procedeu a lavagem da bomba e das canalizações por meio de admissão e descarga de água (flushing)			
115. Data, hora e posição do navio no momento de fechamento (a) das válvulas do tanque de resíduo, (b) das válvulas dos tanques de carga, (c) outras válvulas que afetam o sistema de lastro limpo			
116. Quantidade de água poluída transferida para o(s) tanque(s) de resíduo. (Identificar o(s) tanque(s) de resíduo)			

O abaixo assinado certifica que, em aditamento ao acima especificado, todas as válvulas de comunicação com o mar, válvulas de descarga do costado, as conexões dos tanques de carga e das tubulações, assim como as interligações entre os tanques foram fechadas e trancadas ao término da descarga do lastro limpo e que se procedeu a limpeza conveniente da(s) bomba(s) e canalizações destinadas às operações de lastro limpo após ter terminado a descarga do lastro limpo.

Data de lançamento Oficial encarregado da operação
Comandante

Suplemento 2

Modelo de Suplemento ao Livro Registro de Óleo para
Transportadores de Óleo Cru que Operem Segundo um
Método de Limpeza dos Tanques de Carga que
Utilize a Lavagem com Óleo Cru*

Nome do Navio
Indicativo em número ou letras
Capacidade total de carga metros cúbicos
Viagem de para
(Porto(s)) (Data) (porto(s)) (Data)

Observações:

Os períodos cobertos pelo Suplemento deverão corresponder aos períodos cobertos pelo Livro Registro de Óleo. Os tanques de carga lavados com óleo cru deverão ser os que são especificados no Manual de Operações e

equipamento prescrito pela Regra 13B(5) (a) do Protocolo. Utilizar-se-á uma coluna diferente para cada tanque lavado com óleo cru ou enxaguado com água.

* Este Suplemento deverá ser anexado ao Livro Registro de Óleo dos Transportadores de Óleo cru que operem segundo um método de limpeza dos tanques de carga que utiliza a lavagem com óleo cru de acordo com a Regra 13B do Anexo I do Protocolo de 1978 Relativo a Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios, 1973, e é destinado a substituir a Seção(e) do Livro Registro de Óleo. Todos os detalhes concernentes ao lastreamento e à retirada do lastro assim como todas as outras informações necessárias deverão ser lançados no Livro Registro de Óleo.

A) Lavagem com óleo cru

201. Data e porto em que se efetuou a lavagem com óleo cru ou posição do navio se a lavagem tiver sido efetuada entre dois portos de descarga			
202. Identificação do(s) tanque(s) lavado(s) (ver a Nota 1)			
203. Número de máquinas utilizadas			
204. Início da lavagem (a) data e hora (b) ulagem			
205. Método de lavagem empregado. (ver a Nota 2)			
206. Pressão nos condutos utilizados para a lavagem			
207. Término ou interrupção da lavagem (a) data e hora (b) ulagem			
208. Observações			

Os tanques foram lavados de acordo com os programas indicados no Manual de Operações e Equipamento (ver a Nota 3) e ao concluir a operação foi comprovado que estavam secos.

Data de lançamento Oficial encarregado da operação
Comandante

Nota 1 Quando um determinado tanque tiver mais máquinas do que as que possam ser utilizadas simultaneamente, tal como indicado no Manual de Operações e Equipamento, deverá ser identificada a seção que estiver sendo lavada com óleo cru, por exemplo, tanque central nº 2, Seção AV.

Nota 2 De acordo com o Manual de Operações e Equipamento indicar se o método empregado é de uma ou várias fases. Se for usado o método de várias fases, indicar o arco vertical coberto pelas máquinas e o número de vezes que esse arco é coberto no decorrer dessa determinada etapa do programa.

Nota 3 Caso não sejam seguidos os programas indicados no Manual de Operações e Equipamento, os detalhes oportunos deverão ser consignados no espaço destinado a "observações".

B) Limpeza dos fundos dos tanques por meio de enxaguamento com água (flushing)

209. Data e posição do navio quando for efetuado o enxaguamento com água ou a limpeza por descarga de água			
210. Identificação do(s) tanque(s) e data			
211. Volume de água utilizada			
212. Transferência para: (a) instalações de recebimento (b) tanque(s) de resíduo (indicar o(s) tanque(s) de resíduo utilizado(s))			

Data Oficial encarregado da operação
Comandante

Suplemento 3

Modelo de Suplemento ao Livro Registro de Óleo para Petroleiros Empregados em Determinados Tráfegos*

Nome do navio
Indicativo, número ou letras
Capacidade total de carga metros cúbicos
Capacidade total de água de lastro requerida
em cumprimento dos parágrafos (2) e (3) da
Regra 13 do Anexo I do Protocolo metros cúbicos

Viagem de para
(Porto(s)) (Porto(s))

Nota: Os períodos cobertos pelo Suplemento deverão corresponder aos períodos cobertos pelo Livro Registro de Óleo.

* Este suplemento deverá ser anexado ao Livro Registro de Óleo dos petroleiros empregados em determinados tráfegos, de acordo com as disposições da Regra 13C do Anexo I do Protocolo de 1978 Relativo à Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios, 1973; é destinado a substituir as Seções (d), (f), (g) e (i) do Livro Registro de Óleo. Todas as outras informações deverão ser lançadas no Livro Registro de Óleo.

A) Recebimento de água de lastro

301. Identificação do(s) tanque(s) lastrado(s)			
302. Data e posição do navio no momento do lastreamento			
303. Quantidade total do lastro recebido em metros cúbicos			
304. Método de calcular a quantidade de lastro			
305. Observações			
306. Data e assinatura do oficial encarregado			
307. Data e assinatura do Comandante			

B) Redistribuição da água de lastro a bordo do navio

308. Razões para a redistribuição			
309. Data e assinatura do oficial encarregado			
310. Data e assinatura do Comandante			

C) Descarga da água de lastro nas instalações de recebimento

311. Data e porto(s) em que a água de lastro foi descarregada			
312. Nome ou designação da instalação de recebimento			
313. Quantidade total, em metros cúbicos, da água de lastro descarregada			
314. Método de calcular a quantidade de lastro			
315. Data e assinatura do oficial encarregado			
316. Data e assinatura do Comandante			
317. Data e assinatura do representante da autoridade portuária			

A N E X O II

Regras para o Controle da Poluição por Substâncias
Líquidas Nocivas a Granel

NENHUMA ALTERAÇÃO

A N E X O III

Regras para a Prevenção da Poluição por Substâncias
Nocivas Transportadas por Mar em Fardos, em
Contêineres, Tanques Portáteis ou Vagões
Rodoviários e Ferroviários

NENHUMA ALTERAÇÃO

A N E X O IV

Regras para a Prevenção da Poluição por
Esgoto Provenientes de Navios

NENHUMA ALTERAÇÃO

A N E X O V

Regras para Prevenção da Poluição por Lixo
Proveniente de Navios

NENHUMA ALTERAÇÃO

E M E N D A S DE 1984

Organização Marítima Internacional

E M E N D A S DE 1984

Ao Anexo do Protocolo de 1978 Relativo à Convenção
Internacional para Prevenção da Poluição
por Navios, 1973

R E S O L U Ç Ã O MEPC 14(20)

Adotada em 07 de setembro de 1984

ADOÇÃO DE EMENDAS AO ANEXO DO PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO
À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA PREVENÇÃO
DA POLUIÇÃO POR NAVIOS, 1973

O Comitê de Proteção ao Meio-Ambiente Marinho,

Notando as funções que o Artigo 16 da Convenção Internacional para Prevenção por Navios, 1973 (daqui por diante chamada de "Convenção de 1973") e a resolução A.297(VIII) conferem ao Comitê de Proteção ao Meio-Ambiente Marinho para exame e adoção de emendas à Convenção de 1973,

Notando ainda o artigo VI do Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios, 1973 (daqui por diante chamado de "Protocolo 1978"),

Tendo examinado, em sua vigésima sessão, emendas ao Protocolo de 1978 propostas e distribuídas em conformidade com o Artigo 16 (2) (a) da Convenção de 1973,

1. Adotada, em conformidade com o Artigo 16 (2) (d) da Convenção 1973, as emendas ao Anexo do Protocolo de 1978, cujos textos figuram no Anexo à presente resolução;

2. Determina, em conformidade com o Artigo 16 (2) (f) (iii) das Convenção de 1973, que as emendas serão consideradas como aceitas em 07

de julho de 1985, a menos que, antes dessa data, um terço ou mais das partes do Convênio, ou um número de Partes cujas frotas mercantes constituam cinquenta por cento ou mais da arqueação bruta da frota mercante mundial, tenham comunicado à Organização suas objeções às emendas;

3. Convida as Partes ao Convênio a tomar nota de que, em conformidade com o artigo 16 (2) (g) (ii) da Convenção de 1973, as emendas entrarão em vigor em 07 de janeiro de 1986, uma vez aceitas, em conformidade com o parágrafo 2 acima;

4. Solicita ao Secretário-Geral, em conformidade com o artigo 16 (2) (e) da Convenção de 1973, que envie a todas as Partes ao Protocolo de 1978, cópias autenticadas da presente resolução e dos textos das emendas contidas no Anexo;

5. Solicita ainda ao Secretário-Geral que envie aos Membros da Organização que não sejam Partes do Protocolo de 1978, cópias da resolução e de seu Anexo.

A N E X O

Emendas ao Anexo ao Protocolo de 1978, Relativo à
Convenção Internacional para Prevenção da
Poluição por Navios, 1973

A N E X O 1

Regras para a Prevenção da Poluição por Óleo

R E G R A 1

Definições

Os atuais textos dos parágrafos (26) e (27) são substituídos pelos seguintes:

"(26) Não obstante as disposições do parágrafo (6) desta Regra, para os fins das Regras 13, 13B, 13E e 18(4) deste Anexo, "petroleiro novo" significa um petroleiro:

- a) cujo contrato de construção, tenha sido assinado após 01 de junho de 1979; ou
- b) que, na inexistência do contrato de construção, teve a quilha batida ou se encontre em estágio similar de construção, após 01 de janeiro de 1980; ou
- c) cuja entrega se dê após 01 de junho de 1982; ou
- d) que tenha sofrido uma grande obra de conversão;
 - i) cuja contratação tenha ocorrido após 01 de junho de 1979; ou
 - ii) que, na falta de um contrato, os trabalhos tenham tido início após 01 de janeiro de 1980; ou
 - iii) que tenha terminado após 01 de junho de 1982;

contudo, para os petroleiros de porte bruto igual ou superior a 70.000 toneladas, a definição enunciada no parágrafo (6) desta Regra será aplicada para os fins da Regra 13(1) deste Anexo.

(27) Não obstante as disposições do parágrafo (7) desta Regra, para os fins das Regras 13, 13A, 13B, 13C, 13D, 18(5) e 18(6) (c) deste Anexo, "petroleiro existente" significa um petroleiro que não seja um petroleiro novo, tal como definido no parágrafo (26) desta Regra".

R E G R A 9

Controle da Descarga de Óleo

O texto atual dos subparágrafos (1) (a) (vi) é substituído pelo seguinte:

"(vi) o petroleiro possua em operação um sistema de monitoragem e controle da descarga de óleo e um sistema de tanque de resíduo, como prescrito pela Regra 15 deste Anexo".

O texto atual do subparágrafo (1) (b) (v) é substituído pelo seguinte:

"(v) o navio possua em operação um sistema de monitoragem e controle da descarga de óleo, um equipamento separador óleo - água, um equipamento de filtração de óleo ou outra instalação, como prescrito na Regra 16 deste Anexo".

O texto atual do parágrafo (4) é substituído pelo seguinte:

"(4) As disposições do parágrafo (1) desta Regra não se aplicarão à descarga de lastro limpo ou segregado, ou de misturas oleosas não submetidas a tratamento, cujo conteúdo de óleo não diluído não exceda a 15 partes por milhão, se não provierem dos porões de compartimentos de bombas de carga, nem estiverem misturadas com resíduos de óleo de carga. As disposições do subparágrafo (1) (b) desta Regra não se aplicarão à descarga de misturas oleosas submetidas a tratamento, desde que sejam satisfeitas as seguintes condições:

- a) a mistura oleosa não se originará de compartimentos de bombas de carga;
- b) a mistura oleosa não estará misturada com resíduos de óleo de carga;
- c) o conteúdo de óleo não diluído no efluente não excederá a 15 partes por milhão; e
- d) o navio terá em operação um equipamento de filtração de óleo, em conformidade com o disposto na Regra 16(7) deste Anexo".

R E G R A 10

Métodos para prevenção da Poluição por Óleo Proveniente
de Navios quando Operando em Áreas Especiais

Os textos atuais dos parágrafos (2), (3) e (4) são substituídos pelos seguintes:

“(12) Sujeitos às disposições da Regra 11 deste Anexo:

a) qualquer descarga de óleo ou mistura oleosa no mar, proveniente de qualquer petroleiro e de qualquer navio não petroleiro de arqueação igual ou superior a 400 toneladas, será proibida, enquanto estiverem em uma área especial;

b) qualquer descarga de óleo ou mistura oleosa no mar, proveniente de navios não petroleiros de arqueação bruta inferior a 400, será proibida, enquanto estiverem em uma área especial, a menos que o conteúdo não diluído de óleo no efluente não exceda a 15 partes por milhão ou, alternativamente, quando satisfaçam, na sua totalidade, as seguintes condições:

i) o navio está navegando na sua rota;

ii) o conteúdo de óleo do efluente é menor que 100 partes por milhão; e

iii) a descarga é feita o mais afastado possível da terra, mas, em hipótese alguma, a menos de 12 milhas marítimas da terra mais próxima.

(3) (a) as disposições do parágrafo (2) desta Regra não se aplicarão às descargas de lastro limpo ou segregado;

(b) as disposições do subparágrafo (2) (a) desta Regra não se aplicarão à descarga de água do porão proveniente de compartimentos de máquinas submetida a tratamento, desde que sejam satisfeitas, em sua totalidade, as seguintes condições:

i) a água do porão não se origina de porões do compartimento das bombas de carga;

ii) a água do porão não está misturada com resíduos de óleo de carga;

iii) o navio está navegando em sua rota;

iv) o conteúdo de óleo não diluído do efluente não excederá a 15 partes por milhão;

v) o navio tem em operação equipamento de filtração de óleo em conformidade com as disposições da Regra 16 (7) deste Anexo; e

vi) o sistema de filtração está equipado com um dispositivo de parada que garanta a parada automática da descarga, quando o conteúdo de óleo no efluente exceder 15 partes por milhão.

(4) (a) Nenhuma descarga no mar deverá conter produtos químicos ou outras substâncias em quantidades ou concentrações que sejam perigosas para o ambiente marinho, ou produtos químicos ou outras substâncias introduzidas com o propósito de burlar as condições de descarga especificadas nesta Regra.

(b) Os resíduos de óleo que não possam ser descarregados no mar, em conformidade com a alínea (2) ou (3) desta Regra serão mantidos a bordo, ou descarregados em instalações de recebimento".

R E G R A 13

Tanques de Lastro Segregado, Tanques Destinados
Exclusivamente a Lastro Limpo e
Lavagem de Óleo Bruto

O texto atual do parágrafo (3) é substituído pelo seguinte:

"(3) Em nenhum caso, a água de lastro será transportada em tanques de carga, exceto:

a) nas raras viagens em que as condições de tempo forem tão severas que, na opinião do Comandante, seja necessário transportar um lastro de água adicional nos tanques de carga, para segurança do navio;

b) nos casos excepcionais em que o caráter particular da operação do petroleiro torne necessário transportar água de lastro em quantidade superior à prescrita no parágrafo (2) desta Regra, desde que tal operação do petroleiro esteja entre os casos de categoria especial estabelecidos pela Organização.

Esta água de lastro adicional será tratada e descarregada em conformidade com a Regra 9 deste Anexo e em conformidade com as prescrições da Regra 15 deste Anexo, devendo ser feito o competente registro no Livro de Registro de Óleo, mencionado na Regra 20 deste Anexo".

R E G R A 13A

Prescrições para os Petroleiros Equipados com Tanques
Destinados Exclusivamente a Lastro Limpo

Cancelar o parágrafo (4) (b) e renumerar o parágrafo (4) (a) como (4).

R E G R A 13B

Prescrições para a Lavagem com Óleo Cru

"e como possa ser posteriormente emendado".

Cancelar o parágrafo (5) (b) e remunerar o parágrafo (5) (a) como (5).

R E G R A 13C

Petroleiros Existentes Utilizados em
Determinados Tráfegos

A primeira fase do parágrafo (1) é emendada para:

"(1) Sob reserva das disposições do parágrafo (2) desta Regra, os parágrafos 13(7) a (10) deste Anexo não se aplicarão a um petroleiro existente, engajado exclusivamente em determinados tráfegos entre:"

O texto atual do parágrafo (2) (a) deverá ser substituído pelo seguinte:

"(a) sob reserva das exceções previstas na Regra 11 deste Anexo, toda água de lastro, incluindo a água de lastro limpo, e todos os resíduos de lavagem de tanques serão conservados a bordo e transferidos para as estações de recebimento, devendo o competente registro no Livro de Registro de Óleo, mencionado na Regra 20 deste Anexo, ser endossado pela Autoridade Marítima Portuária do Estado".

Cancelar o parágrafo (3).

R E G R A 14

Substituir o título da Regra pelo seguinte:

"Segregação de Óleo, de Água de Lastro e Transporte
de Óleo nos Pique-Tanques de Vante"

Os seguintes novos parágrafos são acrescentados ao texto atual:

"(4) Em navio de arqueação bruta igual ou superior a 400, para o qual o contrato de construção tenha sido assinado depois de 01 de janeiro de 1982 ou, na existência de um contrato de construção, cuja quilha tenha sido batida, ou que esteja em estado similar de construção depois de 01 de julho de 1982, não será transportado Óleo nos piques-tanques de vante ou em tanque por ante vante de antepara de colisão.

(5) Todos os outros navios que não os sujeitos às disposições do parágrafo (4) desta Regra, deverão satisfazer as prescrições daquele parágrafo, na medida que for razoável e factível".

R E G R A 15

Retenção de Óleo a Bordo

O atual texto do parágrafo (2) (c) é substituído pelo seguinte:

"(c) Os arranjos dos tanques de resíduo ou combinação de tanques de resíduo terão uma capacidade necessária para guardar os resíduos oriundos da lavagem dos tanques, resíduos de óleo e resíduos

de lastro sujo, a capacidade total do tanque de resíduo ou dos tanques de resíduo não será inferior a 3% da capacidade de transporte de óleo no navio, embora a Administração possa aceitar:

- i) 2%, para os petroleiros em que os arranjos para lavagem dos tanques forem tais que, uma vez cheio o tanque ou os tanques de resíduo com água de lavagem, essa água seja suficiente para lavagem do tanque e, quando for o caso, para prover o fluido motriz dos edutores, sem admissão de mais água no sistema;
- ii) 2%, quando existirem tanques de lastro segregado ou tanques exclusivamente destinados a lastro limpo, em conformidade com a Regra 13 deste Anexo, ou quando houver instalado um sistema de lavagem de tanques que empregue lavagem por óleo cru, em conformidade com a Regra 13B deste Anexo. Esta capacidade pode ser ainda reduzida para 1,5% para os petroleiros em que os arranjos para lavagem dos tanques forem tais que, uma vez cheios os tanques de resíduos com a água de lavagem, essa água seja suficiente para lavagem dos tanques e, quando for o caso, para prover o fluido motriz para os edutores, sem admissão de mais água no sistema;
- iii) 1%, para os transportadores combinados em que a carga de óleo somente for transportada em tanques com paredes lisas. Essa capacidade pode ainda ser reduzida para 0,8%, quando os arranjos para lavagem dos tanques forem tais que, uma vez cheios o tanque ou os tanques de resíduo com água de lavagem, essa água seja suficiente para lavagem dos tanques e, quando for o caso, para os edutores, sem a admissão de mais água no sistema.

Petroleiros novos, de porte bruto igual ou superior a 70.000 tpb, serão adotados de pelo menos dois tanques de resíduo*.

A última sentença do atual texto do parágrafo (3) (a) é substituída pela seguinte:

"(a) O sistema de monitoragem e controle de descarga de óleo será projetado e instalado em conformidade com as Normas e Especificações para Sistemas de Monitoragem e Controle de Descarga de Óleo para Petroleiros, elaboradas pela Organização*. As Administrações podem aceitar arranjos específicos, como descrito nas mencionadas Normas e Especificações".

A seguinte nota de rodapé é acrescida ao parágrafo (3) (a):

* Faz-se referência às "Guidelines and Specifications for Oil Discharge Monitoring and Control Systems for Oil Tankers", adotadas pela Organização pela Resolução A.496(XII)".

O texto atual do parágrafo (5) é substituído pelo seguinte:

"(5) (a) A Administração pode dispensar os requisitos dos parágrafos (1), (2) e (3) desta Regra, para qualquer petroleiro

engajado exclusivamente em viagens quer de duração igual ou inferior a 72 horas, quer a viagens efetuadas exclusivamente dentro de 50 milhas marítimas da terra mais próxima, desde que o petroleiro esteja engajado exclusivamente em tráfego entre portos ou terminais dentro de um Estado Parte à presente Convenção. Qualquer uma dessas dispensas estará sujeita à condição de que o petroleiro retenha a bordo todas as misturas oleosas para posterior descarga em instalações de recebimento e que a Administração declare como adequada as instalações disponíveis para o recebimento de tais misturas oleosas.

(b) A Administração pode dispensar os requisitos do parágrafo 3 desta Regra para petroleiros, outros que os mencionados no subparágrafo (a) deste parágrafo, quando:

i) o petroleiro seja um petroleiro existente, de porte bruto igual ou superior a 40.000 tpb, como mencionado na Regra 13C (1) deste Anexo, engajado em tráfegos especiais e que satisfaça as condições especificadas na Regra 13C (2); ou

ii) o petroleiro esteja engajado exclusivamente em uma ou mais das seguintes categorias de viagens:

1) viagens dentro de áreas especiais; ou

2) viagens dentro de 50 milhas marítimas da terra mais próxima, fora de áreas especiais, em que o petroleiro esteja engajado em:

(aa) tráfego entre portos ou terminais de um Estado Parte à presente Convenção; ou

(bb) viagens restritas, definidas pela Administração, com duração igual ou inferior a 72 horas de duração;

desde que seja cumpridas todas as seguintes condições:

3) que todas as misturas oleosas fiquem retidas a bordo para posterior descarga em instalações de recebimento

4) que, para as viagens especificadas no subparágrafo (b) (ii) (2) deste parágrafo, a Administração declare como adequadas as instalações disponíveis para o recebimento de tais misturas oleosas nesses portos de carregamento ou terminais em que o petroleiro escale;

5) que, quando necessário, se confirme, mediante referendo no Certificado Internacional de

Prevenção de Poluição por Óleo, que o navio está engajado exclusivamente em uma ou mais das categorias de viagens especificadas nos subparágrafos (b) (ii) (1) e (b) (ii) (2) (bb) deste parágrafo; e

6) que a quantidade, hora e o porto de descarga sejam registrados no Livro de Registro de Óleo.

O texto atual do parágrafo (7) é substituído pelo seguinte:

"(7) Os requisitos dos parágrafos (1), (2) e (3) desta Regra não se aplicarão aos petroleiros transportando asfalto ou outros produtos que estejam sujeitos às disposições deste Anexo que, por suas propriedades físicas, impeçam a separação, e a monitoragem efetiva do produto/água e para os quais o controle da descarga, pela Regra 9 deste Anexo, será feito com a retenção dos resíduos a bordo, sendo a descarga de todas as águas de lavagem contaminadas efetuada para instalações de recebimento".

R E G R A 16

O texto atual da Regra 16 é substituído pelo seguinte:

"Sistema de Monitoragem e Controle de Descarga de Óleo
e Equipamento Separador de Óleo/Água
e de Filtragem de Óleo

1. Qualquer navio de arqueação bruta igual ou superior a 400 porém inferior a 10.000 será equipado com equipamento separador óleo/água (equipamento de 100ppm) em conformidade com as disposições do parágrafo (6) desta Regra. Qualquer desses navios que transporte grandes quantidades de óleo combustível deverá satisfazer as disposições do parágrafo (2) desta Regra ou o parágrafo (1) da Regra 14.

2. Qualquer navio de arqueação bruta igual ou superior a 10.000 será equipado:

a) com um equipamento separador de óleo/água (equipamento de 100 ppm) satisfazendo as disposições do parágrafo 6 desta Regra e com um sistema de monitoragem e controle de descarga satisfazendo as disposições do parágrafo 5 desta Regra; ou

b) com um equipamento de filtragem de óleo (equipamento de 15 ppm) satisfazendo as disposições do parágrafo 7 desta Regra.

3. a) A Administração pode dispensar do cumprimento das disposições dos parágrafos 1 e 2 desta Regra qualquer navio engajado exclusivamente:

- i) em viagens dentro de áreas especiais; ou
 - ii) em viagens dentro de 12 milhas marítimas da terra mais próxima fora das áreas especiais, desde que o navio se destine:
 - 1) ao tráfego entre portos ou terminais dentro de um Estado Parte à presente Convenção; ou
 - 2) a viagens de caráter restrito, como definido pela Administração;
- desde que todas as seguintes condições sejam satisfeitas:
- iii) o navio estará equipado com um tanque de retenção que, a critério da Administração, tenha um volume suficiente para a retenção a bordo da toda água oleosa de porão;
 - iv) toda água oleosa de porão será retida a bordo para posterior descarga em instalações de recepção;
 - v) a Administração tenha declarado como adequadas as instalações de recepção disponíveis para receber tais misturas oleosas de água de porão em número suficiente de portos ou de terminais de escala do navio;
 - vi) quando necessário, se confirme, mediante referendo no Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo, que o navio está engajado exclusivamente em viagens especificadas no subparágrafo (a) (i) ou (a) (ii) (2) deste parágrafo; e
 - vii) a quantidade, hora e porto de descarga serão registrados no Livro de Óleo.
- b) A Administração se certificará de que navios com arqueação bruta inferior a 400 estão equipados, tanto quanto possível, com instalações que permitam reter a bordo óleo ou misturas oleosas, ou as descarregará em conformidade com as disposições da Regra 9 (1) (b) deste Anexo.

4. Para navios existentes as disposições dos parágrafos 1, 2 e 3 desta Regra serão aplicáveis três anos após a data de entrada em vigor da presente Convenção.

5. Um sistema de monitoragem e controle da descarga de óleo será de um projeto aprovado pela Administração. Ao estudar o projeto do medidor de conteúdo de óleo a ser incorporado ao sistema, a Administração levará em conta as especificações recomendadas pela Organização*. O sistema será instalado com um dispositivo registrador que dê um registro contínuo do conteúdo de óleo em partes por milhão. Esse registro indicará a hora e a data e será conservado pelo menos por três anos. O sistema entrará em funcionamento quando houver qualquer descarga de efluente para o mar e será concebido de modo a assegurar

que qualquer descarga de mistura oleosa seja automaticamente ~~parada~~ quando qualquer conteúdo de óleo do efluente exceda o permitido pela Regra 9 (1) (b) deste Anexo. Qualquer falha do sistema provocará a parada da descarga e será registrada no Livro de Registro de Óleo. A unidade defeituosa deverá ser reparada antes que o navio inicie a próxima viagem, a menos que se dirija a um porto de reparos. Os navios existentes deverão satisfazer todas as disposições acima, com exceção da parada da descarga que possa ser feita manualmente.

6. O equipamento separador óleo/água mencionado nos parágrafos 1 e 2 (a) desta Regra será de um projeto aprovado pela Administração e será concebido de modo a assegurar que qualquer mistura oleosa descarregada para o mar após passar pelo sistema, tenha um conteúdo de óleo de menos de 100 partes por milhão. Ao estudar, o projeto desse equipamento, a Administração levará em conta a especificação recomendada pela Organização*.

7. O equipamento de filtração de óleo mencionado no parágrafo 2 (b) desta Regra deverá ter seu projeto aprovado pela Administração e será de tal modo concebido de modo a assegurar que qualquer mistura oleosa descarregada para o mar após passar pelo sistema ou sistemas, tenha um conteúdo de óleo que não exceda 15 partes por milhão. Deverá ser provido de dispositivos de alarme para indicar quando este nível não pode ser mantido. Ao estudar o projeto de tal equipamento, a Administração levará em conta a especificação recomendada pela Organização*. Para navios de arqueação bruta inferior a 10.000, outros que não aqueles que transportem grandes quantidades de óleo combustível ou os que descarreguem águas de porão em conformidade com a Regra 10 (3) (b) e que são providos de equipamento de filtração de óleo em lugar do equipamento separador óleo/água, as prescrições sobre dispositivos de alarme deverão ser satisfeitas na medida do razoável e factível.

A seguinte nota de rodapé acrescida aos parágrafos 5, 6 e 7 da Regra 16:

** Faz-se referência à "Recommendation on International Performance and Test Specifications for Oily-Water Separating Equipment and Oil Content Meters" adotada pela Organização pela Resolução A 393(XI)."

R E G R A 18
Bombeamento e Sistemas de Canalização e
Descarga de Petroleiros

O texto atual da Regra 18 é substituído pelo seguinte:

"1. Todo petroleiro deverá ter no convés aberto, de ambos os bordos do navio, um plano de válvulas de descarga para conexão com as instalações de recebimento para a descarga de água de lastro sujo ou de água contaminada por óleo.

2. Em todo petroleiro, as canalizações de descarga para o mar de água de lastro ou de água contaminada por óleo procedente de áreas dos tanques de carga que podem ser permitidas de acordo com a Regra. 9 ou a Regra 10 deste Anexo, deverão ser dirigidas para o convés aberto ou para os bordos de navio, acima da linha d'água na condição de navio com o máximo lastro. Podem ser aceitos arranjos diferentes de canalizações para permitir a operação de modo admitido nos subparágrafos 6 (a) a (e) desta Regra.

3. Nos petroleiros novos deverão ser providos meios que permitam se possa parar a descarga para o mar da água de lastro ou de água contaminada por óleo, provenientes de áreas dos tanques de carga, outras que não as descargas abaixo da linha d'água permitidas de acordo com o parágrafo 6 desta Regra, de uma posição no convés superior ou acima dele, situada de modo que o plano de válvulas em uso, mencionado no parágrafo 1 desta Regra, e, a descarga para o mar, provenientes das canalizações mencionadas no parágrafo 2 desta Regra, possam ser observados visualmente. Não há necessidade de serem providos meios, na posição de observação, para parar a descarga se existir um sistema de comunicação eficaz, tal como telefone ou sistema de rádio, entre a posição de observação e a posição de controle de descarga.

4. Todo petroleiro novo que deva ser provido de tanques de lastro segregado ou em que se deva instalar um sistema de lavagem com óleo cru, deverá satisfazer as seguintes prescrições:

- a) será equipado com canalização de óleo de tal modo projetada e instalada que a retenção de óleo nas canalizações seja minimizada; e
- b) deverão ser providos meios para drenar todas as bombas de carga e todas as canalizações de óleo ao término da descarga da carga, onde necessário, por uma conexão com o dispositivo de drenagem completa. A drenagem das canalizações e das bombas deverão ambas poder ser descarregadas para terra e para um tanque de carga ou um tanque de resíduo. Para a descarga em terra, um condutor especial, de pequeno diâmetro, conectado do lado do plano de válvulas que dê para o costado do navio.

5. Todo navio-tanque de óleo cru existente, que deva ser provido de tanques de lastro segregado, ou em que deva ser instalado um sistema de lavagem de óleo cru, ou que deva operar com tanques destinados a lastro limpo, deverão satisfazer as provisões do parágrafo 4 (b) desta Regra.

6. Em todo petroleiro a descarga da água de lastro ou de água contaminada por óleo proveniente de áreas dos tanques de carga, deverá ser feita em local situado acima da linha d'água, com as seguintes exceções:

- a) o lastro segregado e o lastro limpo podem ser descarregados abaixo da linha d'água:

- i) nos portos e em terminais ao largo; ou

ii) no mar, por gravidade,

desde que a superfície da água de lastro tenha sido examinada imediatamente antes da descarga, para assegurar que não houve nenhuma contaminação por óleo.

b) Os petroleiros existentes que, sem alterações, não forem capazes de descarregar o lastro segregado acima da linha d'água, podem fazê-lo abaixo da linha d'água, desde que a superfície da água de lastro tenha sido examinada imediatamente antes da descarga, para assegurar que não houve nenhuma contaminação por óleo.

c) Os petroleiros existentes, que operam com tanque destinado a lastro limpo e que, sem alterações, não forem capazes de descarregar a água de lastro dos tanques destinados a lastro limpo acima da linha d'água, poderão fazê-lo abaixo da linha d'água, desde que a descarga da água de lastro seja supervisionada em conformidade com a Regra 13A(3) deste Anexo.

d) Em todo petroleiro, quando no mar, a água de lastro sujo ou água contaminada por óleo proveniente de áreas de tanques de carga, outros que não os tanques de resíduos, pode ser descarregada, por gravidade, abaixo da linha d'água, desde que haja decorrido tempo suficiente para permitir que a separação óleo/água tenha sido feita e que a água de lastro tenha sido examinada imediatamente antes da descarga com um detector de interface óleo/água, mencionado na Regra 15 (3) (b) deste Anexo, a fim de assegurar que a altura da interface é tal que a descarga não acrescentará nenhum risco de prejudicar o meio marinho.

e) Nos petroleiros existentes, quando no mar, a água de lastro sujo ou água contaminada por óleo proveniente de áreas de tanques de carga, pode ser descarregada abaixo da linha d'água após ou em lugar da descarga efetuada pelo método mencionado no subparágrafo (d) deste parágrafo, desde que:

i) uma parte do fluxo dessa água seja conduzida, através de canalização permanente, a um local facilmente acessível no convés superior ou acima dele, de onde possa ser visualmente observado durante a operação de descarga; e

ii) os meios para se conseguir esse fluxo parcial satisfazem as prescrições estabelecidas pela Administração que conterão, pelo menos, todas as disposições das Especificações para Projeto, Instalação e Operação de um Sistema de Fluxo Parcial, para Controle de Descarga no Mar, adotada pela Organização".

R E G R A 20
Livro Registro de Óleo

Os textos atuais dos parágrafos 1 e 2 são substituídos pelos seguintes:

1. Todo petroleiro de arqueação bruta igual ou superior a 150 e todo navio de arqueação bruta igual ou superior a 400 que não seja um petroleiro deverá possuir um Livro Registro de Óleo Parte I (Operações em Compartimentos de Máquinas). Todo petroleiro de arqueação bruta igual ou superior a 150 deverá também possuir um Livro Registro de Óleo Parte II (Operações de Carga/Lastro). O(s) Livro(s) Registro de Óleo seja(m) ou não como parte(s) do diário náutico, deverá(ão) ter a(s) forma(s) especificada(s) no Apêndice III deste Anexo.

2. O Livro Registro de Óleo será preenchido em cada ocasião, tanque por tanque, sempre que ocorrer no navio qualquer uma das seguintes operações:

a) para operações em compartimentos de máquinas (todos os navios);

- i) lastreamento ou limpeza de tanques de óleo combustível;
- ii) descarga de lastro sujo ou de água de lavagem proveniente dos tanques mencionados em (i) do presente subparágrafo;
- iii) remoção de resíduos oleosos (borra); e
- iv) descarga ao mar ou remoção por outros meios de águas de porões acumuladas nos compartimentos de máquinas.

b) para operações de carga/lastro (petroleiros):

- i) carregamento de óleo de carga;
- ii) transferência interna, quando em viagem, do óleo de carga;
- iii) descarga de óleo de carga;
- iv) lastreamento dos tanques de carga e dos tanques destinados a lastro limpo;
- v) limpeza dos tanques de carga, incluindo lavagem com óleo cru;
- vi) descarga de lastro, exceto dos tanques de lastro segregado;
- vii) descarga de água dos tanques de resíduo;

viii) fechamento de todas as válvulas aplicáveis ao caso ou de dispositivos similares, após operações de descarga do tanque de resíduos;

ix) fechamento das válvulas necessárias para isolar dos tanques exclusivamente destinados a lastro limpo as canalizações de carga e de drenagem completa, depois das operações de descarga dos tanques de resíduo.

x) remoção de resíduos".

A segunda sentença do parágrafo 4 é substituída pelo seguinte:

"Cada operação concluída será assinada pelo oficial ou oficiais encarregados da operação em causa e cada página completa será assinada pelo Comandante do navio".

O seguinte novo parágrafo é acrescentado ao texto existente:

"7. Para petroleiro de arqueação bruta inferior a 150, operando em conformidade com a Regra 15 (4) deste Anexo, deverá ser criado um Livro Registro de Óleo apropriado, pela Administração".

R E G R A 21

Requisitos especiais para plataformas de perfuração e outras plataformas

O seguinte subparágrafo novo é acrescentado ao texto atual:

"d) Fora das áreas especiais e mais de 12 milhas marítimas da terra mais próxima e sujeito às disposições da Regra 11 deste Anexo, a descarga para o mar de tais plataformas de perfuração e de plataformas, quando estacionárias, de óleo ou de misturas oleosas será proibida, exceto quando o conteúdo de óleo não diluído das descargas não exceda 100 partes por milhão, a menos que haja regras nacionais apropriadas que sejam mais rigorosas, caso em que serão aplicadas as regras nacionais".

R E G R A 25

Compartimentagem e Estabilidade

O texto atual dos subparágrafos (a) do parágrafo 2 é substituído pelo seguinte e os subparágrafos (b), (c) e (d) são remunerados como (d), (e) e (f):

a) Avaria do costado

1) Extensão longitudinal

$1/3 (L^{2/3})$ ou 14,5 metros, o menos dos dois

ii) Extensão transversal

(medido no interior do navio, do costado, perpendicularmente à linha de centro, no nível de linha de borda livre de verão)

B/5 ou 11,5 metros, o menor dos dois

iii) Extensão vertical

da linha moldada do chapeamento do fundo, na linha de centro, sem limite para cima.

b) avaria no fundo

A 0,3L da perpendicular de vante do navio

De qualquer outra parte do navio

i) Extensão longitudinal

$1/3(L^{2/3})$ ou 14,5 metros, o menor dos dois

$1/3(L^{2/3})$ ou 5 metros, o menor dos dois

ii) Extensão transversal

B/6 ou 10 metros, o menor dos dois

B/6 ou 5 metros, o menor dos dois

iii) Extensão vertical

B/15 ou 6 metros, o menor dos dois, medido da linha moldada do chapeamento do fundo, na linha de centro

B/15 ou 6 metros, o menor dos dois, medido da linha moldada do chapeamento do fundo, na linha de centro

c) Quando qualquer avaria, de extensão inferior à extensão máxima especificada nos subparágrafos (a) e (b) deste parágrafo, redundar em uma condição mais severa, tal avaria será considerada".

O texto atual do subparágrafo 3 (c) é substituído pelo seguinte:

"c) A estabilidade, o estágio final de alagamento, será investigada e poderá ser considerada como suficiente se a curva do braço do endireitamento tiver pelo menos uma faixa de 20 além da posição de equilíbrio, em associação com um braço de endireitamento residual máximo de pelo menos 0,1 metro dentro da faixa de 20°; a área sob a curva dentro dessa faixa não será menor que 0,0175 metro radianos. Aberturas desprotegidas não deverão ficar imersas dentro dessa faixa, a menos que o espaço em questão seja assumido como alagado. Dentro dessa faixa, a imersão de quaisquer das aberturas listadas no

subparágrafo (a) deste parágrafo e outras aberturas que possam ser fechadas de modo estanque à água, podem ser permitidas".

O seguinte subparágrafo novo e acrescido ao texto atual do parágrafo 3:

- "e) Disposições de Equalização que requeiram mecanismos auxiliares, tais como válvulas ou canalizações de adriçamento transversal, se colocadas, não serão consideradas para o fim de reduzir o ângulo de banda ou para alcançar a faixa mínima de estabilidade residual de modo a satisfazer as prescrições dos subparágrafos (a), (b) e (c) deste parágrafo, devendo ser mantida suficiente estabilidade residual durante todos os estágios em que a equalização for usada. Os espaços que forem ligados por dutos de grande área de seção transversal podem ser considerados como comuns".

O texto atual do parágrafo 4 (b) é substituído pelo seguinte:

- "b) As permeabilidades consideradas para os espaços alagados em consequência de avarias, serão como a seguir:

Espaços	Permeabilidades
Apropriado para armazenamento	0,60
Ocupado por acomodações	0,95
Ocupado pelas máquinas	0,85
Espaços vazios	0,95
Destinados a líquidos consumíveis	0 a 0,95*
Destinados a outros líquidos	0 a 0,95*

A primeira fase do parágrafo 5 é emendada para ser lida:

"5. O Comandante de todo petroleiro novo e o responsável por petroleiro sem propulsão própria novo, ao qual se aplica este Anexo, deverá receber um formulário aprovado".

- * A permeabilidade dos compartimentos parcialmente cheios deverá ser compatível com a quantidade de líquido transportado no compartimento. Quando a avaria atingir um tanque que contenha líquidos, será considerado perdido o produto nele contido e substituído por água salgada até o nível do plano final de equilíbrio".

A P E N D I C E II

A atual Forma de Certificado é substituída pelas seguintes formas:

"FORMAS DE CERTIFICADO E SEUS SUPLEMENTOS"

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENÇÃO DA
POLUIÇÃO POR ÓLEO

(Nota: Este Certificado será suplementado por um
Registro de Construção e Equipamento)

Emitido de acordo com as disposições da Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios, 1973, como foi modificada pelo Protocolo de 1978, a ela relativo (daqui por diante chamada "a Convenção") sob a autoridade do Governo do.

.....
(designação completa do país)

por
(designação completa da pessoa competente ou organização autorizada
de acordo com as disposições da Convenção)

Nome do navio	Indicativo Número ou Letras	Porto de Inscrição	Arqueação Bruta

Tipo de navio:

Petroleiro*

Outro navio, que não um petroleiro, com tanques de carga de
acordo com a Regra 2 (2) do Anexo I da Convenção*

Outro navio, que não qualquer dos acima*

* Cancelar como apropriado

CERTIFICA-SE

1. Que o navio foi vistoriado de acordo com a Regra 4 do Anexo I da Convenção; e
2. Que a vistoria mostrou que a estrutura, o equipamento, os sistemas, as instalações, os arranjos, os materiais e o estado do navio são satisfatórios sob todos os aspectos e que o navio atende às disposições pertinentes do Anexo I da Convenção.

Este Certificado é válido até
sujeito às vistorias de acordo com a Regra 4 do Anexo I da Convenção.

Emitido em
(Local de emissão do Certificado)

..... 19....
(Data da emissão) (Assinatura da autoridade competente
para emitir o Certificado)

(Selo ou carimbo da Autoridade, como apropriado)

ENDOSSO PARA VISTORIAS ANUAIS E INTERMEDIÁRIAS

CERTIFICA-SE que em uma vistoria prescrita pela REGRA 4 do Anexo I da Convenção, foi constatado que este navio atende às disposições pertinentes da Convenção.

Vistoria anual: Assinado.....
(Assinatura da autoridade competente
Lugar.....
Data.....
(Selo ou carimbo da Autoridade, como apropriado)

Vistoria Anual*/
Intermediária*: Assinado.....
(Assinatura da autoridade competente)
Data.....
(Selo ou carimbo da Autoridade, como apropriado)

Vistoria Anual*/
Intermediária*: Assinado.....
(Assinatura da autoridade competente)
Lugar.....
Data.....
(Selo ou carimbo da Autoridade, como apropriado)

Vistoria Anual: Assinado.....
(Assinatura da autoridade competente)
Lugar.....
Data.....
(Selo ou carimbo da Autoridade, como apropriado)

FORMA A
SUPLEMENTO AO CERTIFICADO DA CONVENÇÃO INTERNACIONAL
DE PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO POR ÓLEO
(CERTIFICADO IOPP)

REGISTRO DE CONSTRUÇÃO E EQUIPAMENTO PARA NAVIOS
OUTROS QUE NÃO PETROLEIROS

em conformidade com as disposições do Anexo I da Convenção Internacional de Prevenção da Poluição por Navios, 1973, como foi modificada pelo Protocolo de 1978 a ele relativo (daqui por diante chamada "a Convenção")

Notas:

1. Este formulário é para ser usado para o terceiro tipo de navios como categorizados no Certificado IOPP, isto é, "navios outros, que não qualquer acima". Para petroleiros e outros navios que não petroleiros cujos tanques de carga estão sujeitos à Regra 2 (2) do Anexo I da Convenção, deverá ser usado o Formulário B.
2. Este Registro deverá ficar permanentemente anexado ao Certificado IOPP. O Certificado IOPP deverá estar disponível a bordo do navio a qualquer tempo.
3. Se o idioma do Registro original não for nem inglês nem francês, o texto deverá incluir uma versão para uma dessas línguas.
4. O preenchimento dos campos deverá ser feito marcando um xis (x) para as respostas "sim" e "aplicável", ou marcando um traço (--) para as respostas "não" e "não aplicável", como apropriado.
5. As regras mencionadas neste Registro referem-se às Regras do Anexo I da Convenção e as resoluções referem-se aquelas adotadas pela Organização Marítima Internacional.

1. CARACTERÍSTICAS DO NAVIO

- 1.1 Nome do Navio.....
- 1.2 Indicativo número ou letras.....
- 1.3 Porto de inscrição.....
- 1.4 Arqueação bruta.....
- 1.5 Data de construção:
 - 1.5.1 Data do contrato de construção.....
 - 1.5.2 Data em que a quilha foi batida ou em que o navio estava em estágio similar de construção.....
 - 1.5.3 Data de entrega.....
- 1.6 Grande obra de Conversão (se aplicável)
 - 1.6.1 Data do contrato da conversão.....
 - 1.6.2 Data em que começou a obra.....
 - 1.6.3 Data do término da obra.....

- 1.7 Status do navio
- 1.7.1 Navio novo, de acordo com a Regra 1. (16) ☐
- 1.7.2 Navio existente, de acordo com a Regra 1 (17) ☐
- 1.7.3 O navio foi aceito pela Administração como um "navio existente" de acordo com a Regra 1 (7), em virtude de atraso imprevisto da entrega ☐
2. EQUIPAMENTO PARA O CONTROLE DE DESCARGA DE ÓLEO PROVENIENTE DE PORÕES DE COMPARTIMENTOS DE MÁQUINAS E DE TANQUES DE ÓLEO COMBUSTÍVEL (Regras 10 a 16)
- 2.1 Transporte de água de lastro nos tanques de óleo combustível:
- 2.1.1 Em condições normais o navio pode transportar água de lastro em tanques de óleo combustível ☐
- 2.1.2 Em condições normais o navio não transporta água de lastro em tanques de óleo combustível ☐
- 2.2 Tipo do equipamento separador/filtragem instalado:
- 2.2.1 Equipamento capaz de produzir efluente com conteúdo de óleo inferior a 100 ppm; ☐
- 2.2.2 Equipamento capaz de produzir efluente com conteúdo de óleo não excedente 15 ppm ☐
- 2.3 Tipo de sistema de controle:
- 2.3.1 Sistema de monitoragem e controle de descarga (Regra 16 (5)) ☐
- 1 com dispositivo automático de parada ☐
- 2 com dispositivo manual de parada ☐
- 2.3.2 Alarme de 15 ppm (Regra 16 (7)) ☐
- 2.3.3 Dispositivo automático de parada de descarga em áreas especiais (Regra 10 (3) (b) (vi)) ☐
- 2.3.4 Medidor de conteúdo de óleo (Resolução A.444(XI)) ☐
- 1 com dispositivo registrador ☐
- 1 sem dispositivo registrador ☐
- 2.4 Normas de aprovação
- 2.4.1 Equipamento separador/filtragem: ☐
- 1 foi aprovado de acordo com a resolução A.393(X) ☐
- 2 foi aprovado de acordo com a resolução A.233(VII) ☐
- 3 foi aprovado de acordo com as normas nacionais, não baseadas na resolução A.393(X) ou A.233(VII) ☐
- 4 Não foi aprovado ☐
- 2.4.2 A unidade de tratamento foi aprovado de acordo com a resolução A.444(XI) ☐
- 2.4.3 O medidor de conteúdo de óleo foi aprovado de acordo com a resolução A.393(X) ☐
- 2.5 O débito máximo do sistema é de.....m³/h ☐

2.6 Aplicação:

2.6.1 O navio não está obrigado a ter instalado o equipamento acima até.....19....*
de acordo com a Regra 16(4)



3 TANQUES PARA RESÍDUOS DE ÓLEO (BORRA)
(Regra 17)



3.1 O navio está provido de tanques para resíduos de óleo (borra), com capacidade total de.....m³
3.2 Meios para eliminar resíduos de óleo além de tanques de resíduos.....



* Preencher com a data de três anos após a data de entrada em vigor da Convenção

4 CONEXÃO PADRÃO PARA DESCARGA
(Regra 19)

4.1 O navio está provido de canalização dotada com uma conexão padrão para descarga de resíduos provenientes dos porões das máquinas até as instalações de recebimento, de acordo com a Regra 19



5 ISENÇÕES

5.1 A Administração concedeu isenções do cumprimento das disposições do Capítulo II do Anexo I da Convenção, de acordo com a Regra 2 (4) (a) aos itens constantes do/s parágrafo/s.....
.....deste Registro.

6 EQUIVALENTES (Regra 3)

6.1 A Administração aprovou disposições equivalentes para determinadas prescrições do Anexo I em relação aos itens constantes do/s parágrafo/s.....
.....deste Registro.

CERTIFICA-SE que este Registro está correto sob todos os aspectos.

Emitido em.....

(Local de emissão do registro)

.....19.....

.....

(Assinatura da autoridade competente
para emitir o registro

(Selo ou carimbo da Autoridade emitente, como apropriado)

FORMA B

SUPLEMENTO AO CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PREVENÇÃO
DA POLUIÇÃO POR ÓLEO
(CERTIFICADO IOPP)

REGISTRO DE CONSTRUÇÃO E EQUIPAMENTO PARA PETROLEIROS

em conformidade com as disposições da Convenção Internacional de Prevenção da Poluição por Navios, 1973, como modificada pelo Protocolo de 1978 a ela relativo (daqui por diante chamada "a Convenção")

Notas:

1. Este formulário é para ser usado para os dois primeiros tipos de navios como categorizados no Certificado IOPP, isto é, navios petroleiros e navios outros, que não petroleiros, cujos tanques de carga estejam sujeitos à Regra 2 (2) do Anexo I da Convenção. Para o terceiro tipo de navios, como categorizados no Certificado IOPP, deverá ser usado o Formulário A.
2. Este registro deverá ficar permanentemente anexado ao Certificado IOPP. O Certificado IOPP deverá estar disponível a bordo do navio a qualquer tempo.
3. Se o idioma do Registro original não for nem inglês nem francês, o texto deverá incluir uma versão para uma dessas línguas.
4. O preenchimento dos campos deverá ser feito marcando-se um xis(x) para as respostas "sim" e "aplicável" ou marcando-se um traço (--) para as respostas "não" e "não aplicável", como apropriado.
5. As regras mencionadas neste Registro referem-se às Regras do Anexo I da Convenção e as resoluções referem-se àquelas adotadas pela Organização Marítima Internacional.

1. CARACTERÍSTICAS DO NAVIO

- 1.1 Nome do navio.....
- 1.2 Número ou letras indicativo.....
- 1.3 Porto de inscrição.....
- 1.4 Arqueação bruta.....
- 1.5 Capacidade de transporte do navio.....(m)
- 1.6 Tonelagem de porte bruto.....(ton. métr.) (Regra 1 (22))
- 1.7 Comprimento do navio.....(m) (Regra 1 (18))
- 1.8 Data de construção:
 - 1.8.1 Data do contrato de construção.....SENADA FEDERAL
 - 1.8.2 Data em que a quilha foi batida ou em que o navio estava em estágio similar de construção.
.....
 - 1.8.3 Data da entrega.....
- 1.9 Grande obra de conversão (se aplicável):
 - 1.9.1 Data do contrato de conversão.....
 - 1.9.2 Data em que começou a obra.....
 - 1.9.3 Data do término da obra.....

1.10 Status do Navio:

- 1.10.1 Navio novo, de acordo com a Regra 1 (6)
- 1.10.2 Navio existente, de acordo com a Regra 1 (7)
- 1.10.3 Petroleiro novo, de acordo com a Regra 1 (26)
- 1.10.4 Petroleiro existente, de acordo com a Regra 1 (27)

☐
☐
☐
☐

- 1.10.5 O navio foi aceito pela Administração como um "navio existente", de acordo com a Regra 1 (7), em virtude de atraso imprevisto da entrega

☐

- 1.10.6 O navio foi aceito pela Administração como um petroleiro existente", de acordo com a Regra 1 (27), em virtude de atraso imprevisto da entrega

☐

- 1.10.7 O navio não obrigado a cumprir as disposições da Regra 24, em virtude de atraso imprevisto da entrega

☐

1.11 Tipo de navio:

- 1.11.1 Navio tanque de óleo cru
- 1.11.2 Navio tanque de derivados de petróleo
- 1.11.3 Navio tanque de óleo cru/derivados de petróleo
- 1.11.4 Transportador combinado

☐
☐
☐
☐

- 1.11.5 Navio, outro que não petroleiro, cujos tanques de carga estão sujeitos à Regra 2 (2) do Anexo I da Convenção

☐

- 1.11.6 Petroleiro destinado ao transporte de produtos mencionados na Regra 15 (7)

☐

- 1.11.7 O navio, designado como "navio tanque de óleo cru" que opera com sistema de lavagem de óleo cru (COW), é também designado como um "navio tanque de derivados de petróleo" que opera com tanque exclusivamente destinado a lastro limpo (CBT), para o qual também foi emitido um Certificado IOPP

☐

- 1.11.8 O navio, designado com um "navio tanque de derivados de petróleo" que opera com tanque exclusivamente destinado a lastro limpo (CBT), é também designado como "navio tanque de óleo cru" que opera com sistema de lavagem de óleo cru (COW), para o qual também foi emitido um Certificado IOPP

☐

- 1.11.9 Navio transportador de produtos químicos transportando petróleo

☐

2 EQUIPAMENTO PARA O CONTROLE DA DESCARGA DE ÓLEO DOS PORÕES
DOS COMPARTIMENTOS DE MÁQUINAS E DOS TANQUES DE ÓLEO
COMBUSTÍVEL (Regras 10 a 16)

- 2.1 Transporte de água de lastro nos tanques de combustível ☐
- 2.1.1 Em condições normais, o navio pode transportar
água de lastro nos tanques de óleo combustível ☐
- 2.1.2 Em condições normais, o navio não transporta
água de lastro nos tanques de óleo ☐
- 2.2 Tipo de equipamento separador/filtragem instalado: ☐
- 2.2.1 Equipamento capaz de produzir efluente com
conteúdo de óleo inferior a 100 ppm ☐
- 2.2.2 Equipamento capaz de produzir efluente com
conteúdo de óleo não excedendo 15 ppm ☐
- 2.3 Tipo de sistema de controle ☐
- 2.3.1 Sistema de monitoragem e controle de descarga
(Regra 16 (5)) ☐
- 1 com dispositivo automático de parada ☐
- 2 com dispositivo manual de parada ☐
- 2.3.2 Alarme de 15 ppm (Regra 16 (7)) ☐
- 2.3.3 Dispositivo automático de parada para descargas
em áreas especiais (Regra 10 (3) (b) (vi)) ☐
- 2.3.4 Medidor de conteúdo de óleo (Resolução A.444(XI)) ☐
- 1 com dispositivo registrador ☐
- 2 sem dispositivo registrador ☐
- 2.4 Normas de aprovação:
- 2.4.1 Sistema separador/filtragem ☐
- 1 foi aprovado de acordo com a resolução
A.393(X) ☐
- 2 foi aprovado de acordo com a resolução
A.233(VII) ☐
- 3 foi aprovado de acordo com normas na-
cionais, não baseadas na resolução
A.393(X) ou A.233(VII) ☐
4. não foi aprovado ☐
- 2.4.2 A unidade de tratamento foi aprovada de acordo
com a resolução A.444(XI) ☐
- 2.4.3 O medidor de conteúdo de óleo foi aprovado de
acordo com a resolução A.393(X) ☐
- 2.5 O débito máximo do sistema é de.....m³/h ☐
- 2.6 Aplicação ☐
- 2.6.1 O navio não está obrigado a ter instalado o
equipamento acima até.....l9.....* ☐
- de acordo com a Regra 16 (4)

3. TANQUES PARA RESÍDUOS DE ÓLEO (BORRA)

(Regra 17)

3.1 O navio está provido de tanques para resíduos de óleo (borra) com a capacidade total de.....m³☐

3.2 Meios para eliminar resíduos de óleo de tanques de resíduos.....

☐

* Preencher com a data de três anos após a data de entrada em vigor da Convenção

4. CONEXÃO PADRÃO PARA DESCARGA

(Regra 19)

4.1 O navio está provido de canalização dotada com uma conexão padrão para descarga, para a descarga de resíduos provenientes dos porões das máquinas para instalações de recebimento, de acordo com a Regra 19

☐

5. CONSTRUÇÃO (Regras 13, 24 e 25)

5.1. De acordo com as disposições da Regra 13, o navio está:

5.1.1 Obrigada a ser provido de tanques de lastro segregado (SBT), de localização protetora (PL) e de lavagem com óleo cru (COW)

☐

5.1.2 Obrigada a ser provido de tanques de lastro segregado (SBT) e de localização protetora (PL)

☐

5.1.3 Obrigada a ser provido de tanques de lastro segregado (SBT)

☐

5.1.4 Obrigada a ser provido de tanques de lastro segregado (SBT), tanques exclusivos de lastro limpo (CBT) ou com sistema de lavagem com óleo cru (COW)

☐

5.1.5 Obrigada a ser provido de tanques de lastro segregado (SBT) ou de tanques exclusivos de lastro limpo (CBT)

☐

5.1.6 Não obrigada a cumprir as disposições da Regra 13

☐

5.2 Tanques de Segregado (SBT)

5.2.1 O navio está provido de tanques de lastro segregado (SBT), de acordo com a Regra 13

☐

5.2.2 O navio está provido de tanques de lastro segregado (SBT) que estão dispostos em localização protetora (PL) de acordo com a Regra 13E

☐

- 5.2.3 Os tanques de lastro segregado (SBT) estão assim distribuídos:

Tanque	Volume (m ³)	Tanque	Volume (m ³)
		Total	

- 5.3 Tanques destinados exclusivamente a lastro limpo (CBT)

- 5.3.1 O navio está provido de tanques exclusivos de lastro limpo (CBT), de acordo com a Regra 13A, e pode operar:

- 1 como um navio tanque de derivados de petróleo ☐
 2 como um navio de tanque de óleo cru até19....* ☐

- 5.3.2 Os tanques exclusivos de lastro limpo (CBT) estão assim distribuídos:

Tanque	Volume (m ³)	Tanque	Volume (m ³)
		Total	

- 5.3.3 O navio dispõe de um Manual de Operações de tanques exclusivos de lastro limpo, atualizado, datado de..... ☐

- 5.3.4 O navio tem instalações comuns de canalizações e de bombas para lastreamento dos tanques exclusivos de lastro limpo (CBT) e para manobras de óleo de carga ☐

- 5.3.5 O navio tem instalações separadas e independentes de canalizações de bombas para lastreamento dos tanques exclusivos de lastro limpo (CBT) ☐

* Preencher com a data de dois anos ou de quatro anos após a data de entrada em vigor da Convenção apropriada

- 5.4 Lavagem com óleo cru (COW)

- 5.4.1 O navio está equipado com um sistema "COW" de acordo com a Regra 13B ☐

- 5.4.2 O navio está equipado com um sistema "COW" de acordo com a Regra 13B com a exceção que a efi-

ência do sistema não foi confirmada em conformidade com a Regra 13 (6) e com o parágrafo 4.2.10 das Especificações Revistas do Sistema "COW" (resolução A.466 (XI))

- 5.4.3 O navio está provido de um Manual de Operações e de Equipamento de Lavagem por Óleo cru, atualizado, datado de..... ☐
- 5.4.4 O navio não está obrigado, mas está equipado com o sistema COW no que diz respeito aos aspectos de segurança das especificações Revistas "COW" (resolução A.446 (XI)) ☐
- 5.5 Isenção da Regra 13:
- 5.5.1 O navio está unicamente empregado no tráfego entre.....de acordo com a Regra 13C e, portanto, isento das disposições da Regra 13 ☐
- 5.5.2 O navio está operando com um arranjo especial para lastro, de acordo com a Regra 13D e, portanto, isento das disposições da Regra 13 ☐
- 5.6 Limitação do tamanho e arranjos dos tanques de carga (Regra 24)
- 5.6.1 O navio está obrigado a ser construído de acordo com as disposições da Regra 24 e satisfaz essas prescrições ☐
- 5.6.2 O navio está obrigado a ser construído de acordo com as disposições da Regra 24 (4) (veja Regra 2 (2)) e satisfaz essas prescrições ☐
- 5.7 Compartimentagem e estabilidade (Regra 25)
- 5.7.1 O navio está obrigado a ser construído de acordo com as disposições da Regra 25 e satisfaz essas prescrições ☐
- 5.7.2 As informações e os dados prescritos na Regra 25 (5) foram entregues ao navio em um formulário aprovado ☐
- 6 RETENÇÃO DE ÓLEO A BORDO (Regra 15)
- 6.1 Sistema de monitoragem e Controle da descarga:
- 6.1.1 O navio entra na categoria de petroleiro..... como definida na resolução A.496 (XII) ☐
- 6.1.2 O sistema compreende:
- 1 unidade de controle ☐
 - 2 unidade computadora ☐
 - 3 unidade calculadora ☐
- 6.1.3 O sistema é dotado de:
- 1 um mecanismo de sincronização de arranque ☐
 - 2 um dispositivo de parada automática ☐

- 6.1.4 O medidor de conteúdo de óleo aprovado conforme as disposições da resolução A.393 (X) e é adequado para:
- 1 óleo cru ☐
 - 2 produtos "escuros" ☐
 - 3 produtos "claros" ☐
- 6.1.5 O navio foi suprido com um manual de operações do sistema de controle e monitoragem da descarga de óleo ☐
- 6.1.6 O navio não está obrigado a ser equipado com um sistema de controle e monitoragem de descarga de óleo, até.....19...* de acordo com a Regra 15 (1) ☐
- 6.2 Tanques de resíduos
- 6.2.1 O navio está equipado com.....tanque/s destinado/s exclusivamente a tanque de resíduo, com a capacidade total de.....m que são.....t da capacidade de transporte de óleo, de acordo com:
- 1 Regra 15 (2) (c) ☐
 - 2 Regra 15 (2) (c) (i) ☐
 - 3 Regra 15 (2) (c) (ii) ☐
 - 4 Regra 15 (2) (c) (iii) ☐
- 6.2.2 Tanques de carga foram designados como tanques de resíduo ☒
- 6.2.3 O navio não está obrigado a ser dotado de tanques de resíduos até.....19...*, de acordo com a Regra 15 (1) ☐
- 6.3 Detectores de interface óleo/água
- 6.3.1 O navio é dotado de detectores de interface óleo/água, aprovados nos termos da resolução MEPC.5 (XIII) ☐
- 6.4 Isenções da Regra 15
- 6.4.1 O navio está isento das prescrições da Regra 15 (1), (2) e (3), de acordo com a Regra 15 (7) ☐
- 6.4.2 O navio está isento das prescrições da Regra 5 (1), (2) e (3) de acordo com a Regra 2 (2) ☐
- 7 INSTALAÇÃO DE BOMBAS, CANALIZAÇÕES E DISPOSITIVOS DE DESCARGA (Regra 18)
- 7.1 Os orifícios de descarga do lastro segregado estão localizados:
- 7.1.1 acima da linha d'água ☐
 - 7.1.2 abaixo da linha d'água ☐

* Preencher com a data de três anos após a data de entrada em vigor da Convenção

- 7.2 Os orifícios de descarga, outros que não os do coletor de descarga, para o lastro limpo, estão localizados:**
- 7.2.1 acima da linha d'água ☐
- 7.2.2 abaixo da linha d'água ☐
- 7.3 Os orifícios de descarga, outros que não os do coletor de descarga, para lastro sujo estão localizados:**
- 7.3.1 acima da linha d'água ☐
- 7.3.2 abaixo da linha d'água, junto do sistema de fluxo parcial, em conformidade com a Regra 18 (6) (e) ☐
- 7.3.3 abaixo da linha d'água ☐
- 7.4 Descarga de óleo procedente das bombas de carga e das canalizações (Regra 18 (4) e (5))
- 7.4.1 Meios para drenar todas as bombas de carga e canalizações ao término da descarga de carga
- 1 aos resíduos podem ser descarregados para um tanque de carga ou para um tanque de resíduo ☐
- 2 o navio dispõe de um conduto de pequeno diâmetro, para descarregar para terra ☐
- 8 ARRANJOS EQUIVALENTES PARA NAVIOS TRANSPORTADORES DE PRODUTOS QUÍMICOS, QUE TRANSPORTEM ÓLEO
- 8.1 Como um arranjo equivalente para transporte de óleo por um navio transportador de produtos químicos, o navio está dotado do seguinte equipamento, em lugar dos tanques de resíduos (parágrafo 6.2 acima) e de detectores de interface óleo/água (parágrafos 6.3 acima) ☐
- 8.1.1 equipamento separador óleo/água capaz de produzir efluentes com conteúdo de óleo inferior a 100 ppm, com a capacidade de.....m³/h ☐
- 8.1.2 um tanque de retenção com a capacidade de.....m³ ☐
- 8.1.3 um tanque para coletar águas de lavagem que é:
1. um tanque exclusivamente dedicado a tal finalidade ☐
- 2 um tanque de carga designado como tanque coletor / ☐

** Somente deverão ser indicadas as saídas de descarga que possam ser monitoradas.

8.1.4 uma bomba de transferência, permanentemente instalada, para descarga para o mar de efluente que contenham óleo através do equipamento separador óleo/água

[

8.2 O equipamento separador óleo/água foi aprovado nos termos da resolução A.393 (X) e é adequado para toda a gama de produtos do Anexo I

[

8.3 O navio dispõe de um Certificado de Conformidade para Transporte de Produtos Químicos Perigosos a Granel, válido

[

9 ISENÇÕES

9.1. A Administração concedeu isenções das prescrições dos Capítulos II e III do Anexo I da Convenção, de acordo com a Regra 2 (4) (a), aos itens enumerados nos parágrafo/s..... deste Registro.

[

10 EQUIVALENTES (Regra 3)

10.1 A Administração aprovou disposições equivalentes às de certas prescrições do Anexo I para os itens enumerados nos parágrafo/s..... deste Registro.

CERTIFICA-SE que este Registro está correto sob todos os aspectos.

Emitido em.....
(Local da emissão do Registro)

.....19.....
(assinatura da autoridade competente)

(Selo ou carimbo da Autoridade, como apropriado)

A P E N D I C E III

As atuais Formas de Livro de Registro de Óleo e Suplementos são substituídas pelas seguintes:

"FORMAS DE LIVRO REGISTRO DE ÓLEO"

LIVRO REGISTRO DE ÓLEO

Parte I - Operações em compartimentos de máquinas

(Todos os navios)

Nome do navio:

Número ou letras
indicativas:

Arqueação bruta:**Período de****a:**

Nota: A Parte I do livro de Registro de Óleo será provido a todo petroleiro de arqueação bruta igual ou superior a 150 e todo navio, de arqueação bruta igual ou superior a 400 outros que não petroleiros, para nela serem registradas as operações pertinentes que forem efetuadas nos compartimentos de máquinas. Para petroleiros, a Parte II do Livro de Registro de Óleo deverá também ser suprida para nela serem registradas as operações pertinentes de carga/lastro.

INTRODUÇÃO

As páginas seguintes desta seção contém uma ampla lista de operações em compartimentos de máquinas que, quando apropriado, deverão ser registradas no Livro de Registro de Óleo, de acordo com a Regra 20 do Anexo I da Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios, 1973, como modificada pelo Protocolo de 1978 a ela referente (MARPOL 73/78). Os itens foram agrupados em seções operacionais, cada qual designada por uma letra código.

Ao fazer um registro no Livro Registro de Óleo, a data, o código da operação e o número do item deverão ser preenchidos nas colunas apropriadas e os pormenores requeridos serão registrados cronologicamente nos espaços em branco.

Cada operação completada deverá ser assinada e datada pelo oficial ou oficiais responsáveis. Cada página completada deverá ser assinada pelo comandante do navio.

LISTA DOS ITENS A SEREM REGISTRADOS**(A) LASTREAMENTO OU LIMPEZA DE TANQUES DE ÓLEO COMBUSTÍVEL**

1. Identidade do/s tanque/s lastrado/s
2. Indicar se foram limpos desde a última vez que contiveram óleo; caso negativo, indicar o tipo de óleo anteriormente carregado
3. Posição do navio ao começar a limpeza
4. Posição do navio ao começar o lastreamento

(B) DESCARGA DE LASTRO SUJO OU DE ÁGUA DE LIMPEZA PROVENIENTES DE TANQUES DE ÓLEO COMBUSTÍVEL MENCIONADOS NA SEÇÃO (A)

5. Identidade do/s tanque/s
 6. Posição do navio no início da descarga
 7. Posição do navio ao término da descarga
 8. Velocidade/s do navio durante a descarga
 9. Método de descarga:
 1. Através do equipamento de 100 ppm;
 2. Através do equipamento a 15 ppm;
 3. Para instalações de recebimento.
 10. Quantidade descarregada
- (C) ELIMINAÇÃO DOS RESÍDUOS DE ÓLEO (BORRA)
11. Quantidade de resíduo a bordo para ser eliminado
 12. Método de eliminação do resíduo:
 1. Para instalações de recebimento (identificar o porto);
 2. Misturado a óleos combustíveis;
 3. Transferido para outro/s tanque/s (identificar o/s tanque/s);
 4. Outro método (especificar qual).
- (D) DESCARGA NÃO AUTOMÁTICA PARA O MAR OU ELIMINAÇÃO POR OUTRO MÉTODO DE ÁGUA DE PORÃO QUE SE ACUMULOU EM COMPARTIMENTOS DE MÁQUINAS
13. Quantidade descarregada
 14. Tempo de descarga
 15. Método de descarga ou de eliminação
 1. Através de equipamentos de 100 ppm;
 2. Através de equipamento de 15 ppm;
 3. Para instalações de recebimento (identificar o porto);
 4. Para tanque de resíduo ou coletor (identificar o tanque).
- (E) DESCARGA AUTOMÁTICA PARA O MAR OU ELIMINAÇÃO POR OUTRO MÉTODO DE ÁGUA DE PORÃO QUE SE ACUMULOU EM COMPARTIMENTOS DE MÁQUINAS
16. Hora em que o sistema foi posto na modalidade automática de operação para descarga para o mar.
 17. Hora em que o sistema foi posto na modalidade automática de operação para transferência de água de porão para o tanque coletor (resíduo) (identificar o tanque)
 18. Hora em que o sistema foi posto em funcionamento manual.

* Cancelar como apropriado

Compartimentos das
bombas

Profundidade do/s tanque/s de resíduo	

Indicar a capacidade de cada
tanque e a profundidade do/s
tanque/s de resíduo/s

INTRODUÇÃO

As páginas seguintes desta seção contém uma ampla lista dos itens das operações de carga e lastro que, quando apropriado, deverão ser registrados no Livro Registro de Óleo, de acordo com a Regra 20 do Anexo I da Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios, 1973, como modificada pelo Protocolo de 1978 a ela relativa (MARPOL 73/78). Os itens foram agrupados em seções operacionais, cada qual designada por uma letra código.

Ao fazer um registro no Livro de Registro de Óleo, a data, da operação e o número do item deverão ser preenchidos nas colunas apropriadas e os pormenores requeridos deverão ser registrados cronologicamente nos espaços em branco.

Cada operação completada deverá ser assinada e datada pelo oficial ou oficiais responsáveis. Cada página completada deverá ser assinada também pelo Comandante do navio. Em relação aos petroleiros engajados em tráfegos especiais, de acordo com a Regra 13C do Anexo I da MARPOL 73/78, o registro apropriado no Livro de Registro de Óleo será referendada pela Autoridade Marítima Portuária do Estado*.

*Esta sentença somente deve ser inserida nos Livros de Registro de Óleo de petroleiro engajado em tráfego especial

LISTA DOS ITENS A SEREM REGISTRADOS

(A) CARREGAMENTO DE ÓLEO DE CARGA

1. Local do carregamento
2. Tipo de óleo carregado e identidade do/s tanque/s
3. Quantidade total de óleo carregado

(B) TRANSFERÊNCIA INTERNA DE ÓLEO DE CARGA DURANTE A VIAGEM

4. Identidade do/s tanque/s:

- . De:
- . Para:

5. Foi/Foram o/s tanque/s em 4(1) esvaziado/s?

(C) DESCARGA DE ÓLEO DE CARGA

6. Local da Descarga

7. Identidade do/s tanque/s descarregado/s

8. Foi/Foram o/s tanque/s esvaziado/s?

(D) LAVAGENS COM ÓLEO CRU (SOMENTE PETROLEIROS COW)

(A ser completado para cada tanque sendo lavado por óleo cru)

9. Porto em que a lavagem por óleo cru foi efetuada, ou a posição do navio, se efetua entre dois portos de descarga

10. Identidade do/s tanque/s lavado/s¹

11. Número de máquinas em uso

12. Hora e início da lavagem

13. Método de lavagem empregado²

14. Pressão das canalizações de lavagem

15. Hora do término ou da interrupção da lavagem

16. Declare o método para estabelecer que o/s tanque/s está/ão seco/s

17. Observações³

(E) LASTREAMENTO DOS TANQUES DE CARGA

18. Identidade do/s tanque/s lastreado/s

19. Posição do navio no início do lastreamento

(F) LASTREAMENTO DOS TANQUES EXCLUSIVAMENTE DEDICADOS A LASTRO LIMPO (SOMENTE PETROLEIROS CBT)

20. Identidade do/s tanque/s lastrados

21. Posição do navio quando foi tomada água destinada a limpeza por descarga, ou foi tomada água no porto para o/s tanque/s exclusivamente dedicado/s a lastro limpo

22. Posição do navio quando a/s bomba/s e canalizações foram limpas por descarga para o tanque de resíduo
23. Quantidade de água oleosa resultante da limpeza das canalizações por descargas que foi transferida para os tanques de resíduo (identificar o/s tanque/s de resíduo)
24. Posição do navio quando foi tomada água adicional de lastro para o/s tanque/s exclusivamente dedicado/s a lastro limpo
25. Hora e posição do navio quando as válvulas que separam os tanques exclusivamente dedicados a lastro limpo da canalização de carga e de esgoto foram fechadas
26. Quantidade de lastro limpo tomado a bordo

(G) LIMPEZA DOS TANQUES DE CARGA

27. Identidade do/s tanque/s limpo/s
28. Porto ou posição do navio
29. Duração de limpeza
30. Método de limpeza⁴
31. As águas de lavagem foram transferidas para:
 - .1 Instalações de recebimento;
 - .2 Tanque/s de resíduo ou tanque/s de carga designado/s para tanque/s de resíduo (identificar o/s tanque(s))

(H) DESCARGA DE LASTRO SUJO

32. Identidade do/s tanque/s
33. Posição do navio no início da descarga para o mar
34. Posição do navio ao término da descarga para o mar
35. Quantidade descarregada para o mar
36. Velocidade/s do navio durante a descarga
37. Durante a descarga o sistema de monitoragem e controle da descarga estava operando?
38. Foi efetuada uma checagem periódica do efluente e da superfície e da água no local de descarga?
39. Quantidade de água oleosa transferida para o/s tanque/s de resíduo (identificar o/s tanque/s de resíduo)

40. Descarregado para instalações de recebimento em terra
(Identificar o porto, se aplicável)

(I) DESCARGA DA ÁGUA DOS TANQUES DE RESÍDUO PARA O MAR

41. Identidade dos tanques de resíduo

42. Tempo de sedimentação desde a última entrada de resíduos,
ou

43. Tempo de sedimentação desde a última descarga

44. Hora e posição do navio no início da descarga

45. Espaço vazio (ullage) do conteúdo total do tanque no início
da descarga

46. Espaço vazio (ullage) da interface óleo/água no início da
descarga

47. Quantidade a granel descarregada e regime da descarga

48. Quantidade finalmente descarregada e regime da descarga

49. Hora e posição do navio ao término da descarga

50. O sistema de monitoragem e controle da descarga estava
operando durante a descarga?

51. Espaço vazio (ullage) da interface óleo/água ao término da
descarga

52. Velocidade/s do navio durante a descarga

53. Foi efetuada uma checagem periódica do efluente e da
superfície da água no local da descarga?

54. Confirme se todas as válvulas aplicáveis do sistema de
canalização do navio foram fechadas ao término da descarga
dos tanques de resíduo

(J) ELIMINAÇÃO DE RESÍDUOS E DE MISTURAS OLEOSAS NÃO TRATADAS DE
OUTRO MODO

55. Identidade do/s tanque/s

56. Quantidade eliminada de cada tanque

57. Método de eliminação:

.1 Para instalações de recebimento (identifique o porto);

.2 Misturada com a carga

.3 Transferida para outro/s tanque/s (identificar o/s tanque/s)

.4 Outro método (declarar qual)

(K) DESCARGA DE LASTRO LIMPO CONTIDO NOS TANQUES DE CARGA

58. Posição do navio no início da descarga de lastro limpo

59. Identidade do/s tanque/s descarregado/s

60. O/s tanque/s ficou/aram vazio/s ao término?

61. Posição do navio ao término, se diferente de 58

62. Foi efetuada uma checagem periódica do efluente e da superfície da água no local da descarga?

(L) DESCARGA DO LASTRO DOS TANQUES EXCLUSIVAMENTE DEDICADOS AO LASTRO LIMPO (SOMENTE PETROLEIROS CBT)

63. Identidade do/s tanque/s descarregado/s

64. Hora e posição do navio no início da descarga do lastro limpo no mar

65. Hora e posição do navio ao término da descarga no mar

66. Quantidade descarregada:

.1 No mar; ou

.2 Para instalações de recebimento (identifique o porto)

67. Houve algum indício de contaminação por óleo da água de lastro antes ou durante a descarga no mar?

68. A descarga foi monitorada por um medidor de conteúdo de óleo?

69. Hora e posição do navio quando as válvulas que separam os tanques exclusivamente dedicados a lastro limpo das canalizações e do esgoto da carga foram fechadas, ao término do lastreamento

(M) ESTADO DO SISTEMA DE MONITORAGEM E CONTROLE DA DESCARGA DE ÓLEO

70. Hora da falha do sistema

71. Hora em que o sistema ficou novamente operativo

72. Razões da falha

(N) DESCARGAS DE ÓLEO ACIDENTAIS OU EXCEPCIONAIS

73. Hora da ocorrência

74. Porto ou posição do navio na hora da ocorrência

75. Quantidade aproximada e tipo de óleo

76. Circunstâncias da descarga ou do escape, seus motivos e observações gerais

(O) OUTROS PROCEDIMENTOS OPERATIVOS E OBSERVAÇÕES GERAIS

Petroleiros Engajados em Tráfegos Especiais

(P) CARREGAMENTO DE ÁGUA DE LASTRO

77. Identidade do/s tanque/s lastrados

78. Posição do navio quando lastrado

79. Quantidade total de lastro carregado, em metros cúbicos

80. Observações

(Q) REDISTRIBUIÇÃO DE ÁGUA DE LASTRO A BORDO

81. Motivos para a redistribuição

(R) DESCARGA DE ÁGUA DE LASTRO PARA INSTALAÇÕES DE RECEBIMENTO

82. Porto/s em que a água de lastro foi descarregada

83. Nome ou designação da instalação de recebimento

84. Quantidade total de água de lastro descarregada, em metros cúbicos

85. Data, assinatura e selo da autoridade marítima do porto

- Quando um determinado tanque tenha mais máquinas do que as que possam ser individualmente usadas, como descrito no Manual de Operações e Equipamento, então a seção que estiver sendo lavada por óleo cru deverá ser identificada, por exemplo, n.º 2, Seções central e de vante.

2 - De acordo com o Manual de Operações e Equipamento, registre se o método é de simples ou de múltiplo estágio. Se for utilizado o método de múltiplo estágio, dê o arco vertical coberto pelas máquinas e o número de vezes que o arco é coberto por aquele estágio particular do programa.

3 - Se os programas dados no Manual de Operações e Equipamento não forem seguidos, então as razões devem ser dadas nas observações.

- 4 - Mangueiras manuais, lavagem por máquinas e/ou limpeza química. Quando for usada a limpeza química, deverão ser indicados os produtos químicos utilizados e sua quantidade.

Nome do navio

Número ou Letras

Indicativos:

OPERAÇÕES DE CARGA/LASTRO (PETROLEIROS)*/OPERAÇÕES
EM COMPARTIMENTOS DE MÁQUINAS (TODOS OS NAVIOS)*

Data	Código Letra	Item (Número)	Registro das Operações/Assinatura do Oficial Encarregado

Assinatura do Comandante

(À Comissão de Relação Exteriores e Defesa Nacional)

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 30, DE 1993
(Nº 218/92, na Câmara dos Deputados)

Aprova o texto da Convenção Interamericana sobre Conflitos de Leis em Matéria de Letras de Câmbio, Notas Promissórias e Faturas, concluída na Cidade do Panamá, em 30 de janeiro de 1975, durante a I Conferência Especializada Interamericana de Direito Internacional Privado.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto da Convenção Interamericana sobre Conflitos de Leis em Matéria de Letras de Câmbio, Notas Promissórias e Faturas, concluída na Cidade do Panamá, em 30 de janeiro de 1975, durante a I Conferência Especializada Interamericana de Direito Internacional Privado.

bio. Notas Promissórias e Faturas, concluída na Cidade do Panamá, em 30 de janeiro de 1975, durante a I Conferência Especializada Interamericana de Direito Internacional Privado.

Parágrafo único. Ficam sujeitos à apreciação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em revisão da referida Convenção, bem como quaisquer ajustes complementares que, nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

Art. 2º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

MENSAGEM Nº 607, DE 1992

(Do Poder Executivo)

De conformidade com art. 49, inciso I, da Constituição Federal, submeto à elevada consideração de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado das Relações Exteriores, o texto da Convenção Interamericana sobre Conflitos de Leis em Matéria de Letras de Câmbio, Notas Promissórias e Faturas, concluída na Cidade do Panamá

em 30 de janeiro de 1975, durante a I Conferência Especializada Interamericana de Direito Internacional Privado.

Brasília, 22 de setembro de 1992.

f. Collor-

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS Nº 327/63-MRE, DE 27 DE AGOSTO DE 1992, DO
SENHOR MINISTRO DE ESTADO DAS RELAÇÕES EXTERIORES

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

Elevo à consideração de Vossa Excelência o anexo projeto de mensagem pela qual se submete ao referendo do Congresso Nacional o texto da Convenção Interamericana sobre Conflitos de Leis em Matéria de Letras de Câmbio, Notas Promissórias e Faturas, celebrada no Panamá em 30 de janeiro de 1975, na I Conferência Especializada Interamericana sobre Direito Internacional Privado (CIDIP-I), com base em projeto elaborado pela Comissão Jurídica Interamericana.

2. O referido instrumento foi assinado, naquela data, em nome do Governo brasileiro, pelo Professor Haroldo Teixeira Valladão, uma das nossas maiores autoridades em direito internacional privado, que havia exercido por dez anos o cargo de Consultor Jurídico do Itamaraty. Foi firmado, igualmente, na mesma ocasião ou em datas posteriores, por outros dezesseis países latino-americanos. Ratificado por treze desses países, entrou em vigor internacionalmente em 16 de janeiro de 1976, nos termos do artigo 15. O Governo brasileiro, embora não tivesse objeções a mesma, não havia iniciado até hoje os trâmites necessários à sua ratificação.

3. A Convenção em apreço é de estrutura bastante simples. Limita-se a determinar a legislação aplicável no tocante a: capacidade para obrigar-se por meio de letra de câmbio

ou nota promissória; forma do saque, endosso, aval, intervenção, aceite ou protesto de letra de câmbio ou nota promissória; obrigações delas resultantes; processos e prazos para o aceite, pagamentos e protesto; medidas a serem tomadas em caso de roubo, furto, falsificação, extravio, destruição ou inutilização material do documento; tribunais competentes para conhecer das controvérsias que forem suscitadas em decorrência da negociação de uma letra de câmbio ou de uma nota promissória. As mesmas regras são extensivas às faturas entre os Estados Partes em cujas legislações tenham o caráter de documentos negociáveis, fato este cuja ocorrência deve ser informada à Secretaria Geral da Organização dos Estados Americanos (art. 10).

4. O Professor Valladão, em sua obra Direito Internacional Privado, Vol. III, Rio de Janeiro, Freitas Bastos, 1978, p. 32-33, incluiu elucidativo comentário a esta Convenção. De suas observações extraímos, pela sua importância, os seguintes trechos:

"O primeiro artigo deu um grande passo à frente, estabelecendo como regra geral para a capacidade cambiária a lei do lugar onde a obrigação foi contraída, lex loci actus, transformando em regra salutar, a facilitar, amplamente a circulação do título, a exceção a lei pessoal que se abriria na Conv. da Haia, art. 74, 2ª alínea, de Genebra, art. 2ª, 2ª alínea. Mas atendendo-se ao princípio da lei mais favorável à validade do ato prescreveu-se que a incapacidade decorrente da nova regra não prevaleceria em território de Estado contratante, se o signatário da Convenção fosse capaz pela lei desse mesmo Estado.

No art. 2º, a forma dos vários atos cambiários, saque, endosso, aval, intervenção, aceite ou protesto submete-se à lei do lugar em que cada um deles se realiza, lei que também disciplina, art. 3º, o fundo, a substância, as obrigações resultantes da letra de câmbio. No art. 4º, na linha da completa

autonomia da obrigação cambial, se estabeleceu que a invalidade formal ou substancial conseqüente à aplicação da lei prevista nos artigos anteriores não invalidará outras obrigações válidas pela lei do lugar onde se contraíram. Foi uma justa ampliação de preceito semelhante estabelecido apenas para a invalidade formal e só para ato posterior, Conv. Genebra, art. 3º, 2ª alínea, escolhida no Trat. de Montevideu de 1940, art. 24. Adotada, como foi, largamente, a lei do lugar do ato, foi preciso uma disposição indicando, se ele não consta da letra, ou outro critério, e no art. 5º, se prescreveu a lei do lugar do pagamento, e se esse também não parece, a lei do lugar da emissão.

Ainda o art. 6º, seguindo a Conv. da Haia, art. 26 e a de Genebra, art. 8º a Conv. da Haia, art. 26 e a de Genebra, art. 8º, rege a forma e os prazos para o aceite, o pagamento, e o protesto pela lei do lugar em que tais atos se realizem ou devam se realizar.

A seguir mandou a Convenção se aplicassem tais princípios às promissórias (pagarés), art. 9º e, inovando, completamente, art. 10, também às faturas entre Estados partes em cujas leis tenham o caráter de títulos negociáveis.

Correspondem, no direito brasileiro, à duplicata da fatura (esta já no Cód. Com. art. 219 e com o processo rápido da assinatura de dez dias, Reg. 737, art. 247, § 7º), Lei 4.574, 18-VII-1968, art. 2º, e art. 15, § 13 na redação do Decreto-lei 436, 27-I-1969.

Chamam-nas os hispano-americanos facturas confirmadas e os franceses denominam, factures et bordereaux protestables, orden., 28 sept. 1967 e Dec. 22 - 1967 (...).

Para que se efetive a prevista extensão às faturas, incluiu-se na Convenção o seguinte: "(segue-se o teor do art. 10, já citado).

"No art. 7º determinou-se que a lei do Estado em que a letra de câmbio deva ser paga determina as medidas que devem ser tomadas em caso de roubo, furto, falsificação, extravio, destruição ou inutilização material do documento. E no art. 8º, regulando a competência judicial, prescreveu-se que os tribunais do Estado Parte onde a obrigação deva ser cumprida, ou do Estado Parte do domicílio do demandado, às escolhas do demandante, terão competência para conhecer das controvérsias que forem suscitadas em decorrência da negociação de uma letra de câmbio.

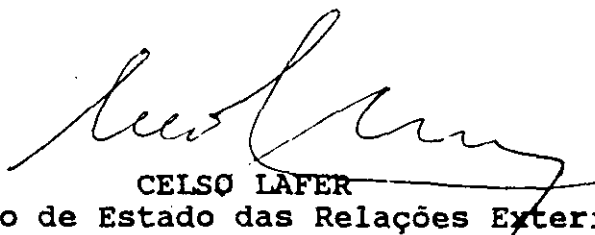
Previu-se, finalmente, a cláusula habitual de reserva da ordem pública, mas restrita, "quando manifestamente contrária à ordem pública", art. 11" (os grifos são do original).

5. As Convenções da Haia e de Genebra, a que se refere o citado jurista, são a Convenção Internacional para a Unificação do Direito Relativo à Letra de Câmbio e à Nota Promissória, celebrada na Haia em 23 de julho de 1912, assinada mas não ratificada pelo Brasil, embora aprovada pelo Decreto 3.756, de 27 de agosto de 1919; e a Convenção Destinada a Regular certos Conflitos de Leis em Matéria das Letras de Câmbio e Notas Promissórias e seu Protocolo, celebrada em Genebra em 7 de junho de 1930 e ratificada pelo Brasil (Dec. 57.662, de 24 de janeiro de 1966), ainda em vigor, mas da qual nosso país é o único membro americano. O Tratado de Montevideu de 1940 é o Tratado de Direito Comercial Terrestre Internacional celebrado no II Congresso Sul-Americano de Direito Internacional Privado (1939-1940). Assinado, mas não ratificado pelo Brasil, está em vigor apenas entre a Argentina, o Paraguai e o Uruguai.

6. Diante do esclarecimento de H. Valladão, entendo que, se o Congresso Nacional aprovar a presente Convenção Interamericana, o Governo poderá, por ocasião da sua ratificação, comunicar à Secretaria-Geral da OEA que as duplicatas de faturas de vendas mercantis e de prestação de serviços têm, de acordo com a legislação brasileira, o caráter de documentos negociáveis,

para efeito de extensão das duas disposições aos referidos títulos de crédito.

Respeitosamente,



CELSONO LAFER
Ministro de Estado das Relações Exteriores

~~CÓPIA~~ CÓPIA AUTÊNTICA

SECRETARIA DE ESTADO DAS RELAÇÕES EXTERIORES

Brasília, em ____ de ____ de 19__

Chefe da Divisão de Atos Internacionais

CONVENÇÃO INTERAMERICANA SOBRE CONFLITOS DE LEIS EM MATÉRIA
DE LETRAS DE CâMBIO, NOTAS PROMISSÓRIAS E FATURAS

Os Governos dos Estados Membros da Organização dos Estados Americanos, desejosos de concluir uma convenção sobre conflitos de leis em matéria de letras de câmbio, notas promissórias e faturas, convieram no seguinte:

Artigo 1

A capacidade para obrigar-se por meio de letra de câmbio rege-se pela lei do lugar onde a obrigação tiver sido contraída.

Entretanto, se obrigação tiver sido contraída por quem for incapaz segundo a referida lei, tal incapacidade não prevalecerá no território de qualquer outro Estado Parte cuja lei considere válida a obrigação.

Artigo 2

A forma de saque, endosso, aval, intervenção, aceite ou protesto de uma letra de câmbio fica sujeita à lei do lugar em que cada um dos referidos atos seja praticado.

Artigo 3

Todas as obrigações resultantes de uma letra de câmbio regem-se pela lei do lugar onde forem contraídas.

Artigo 4

Se uma ou mais obrigações contraídas numa letra de câmbio não forem válidas perante a lei aplicável segundo os artigos anteriores, tal invalidade não se estenderá às outras obrigações validamente assumidas de acordo com a lei do lugar onde tiverem sido contraídas.

Artigo 5

Para os efeitos desta Convenção, quando não for indicado na letra de câmbio o lugar em que tiver sido contraída uma obrigação cambial, esta se regerá pela lei do lugar em que a letra deva ser paga e, se este não constar, pela lei do lugar de sua emissão.

Artigo 6

Os processos e prazos para o aceite, pagamento e protesto ficam sujeitos à lei do lugar em que os referidos atos sejam realizados ou devam ser realizados.

Artigo 7

A lei do Estado em que a letra de câmbio deva ser paga determina as medidas que devem ser tomadas em caso de roubo, furto, falsificação, extravio, destruição ou inutilização material do documento.

Artigo 8

Os tribunais do Estado Parte onde a obrigação deva ser cumprida, ou do Estado Parte do domicílio do demandado, à escolha do demandante, terão competência para conhecer das controvérsias que forem suscitadas em decorrência da negociação de uma letra de câmbio.

Artigo 9

As disposições dos artigos anteriores são aplicáveis às notas promissórias.

Artigo 10

As disposições dos artigos anteriores aplicam-se também às faturas entre Estados Partes em cujas legislações tenham o caráter de documentos negociáveis.

Cada Estado Parte informará à Secretaria-Geral da Organização dos Estados Americanos se, de acordo com sua legislação, a fatura é documento negociável.

Artigo 11

A lei declarada aplicável por esta Convenção poderá não ser aplicada no território do Estado Parte que a considere manifestamente contrária à sua ordem pública.

Artigo 12

Esta Convenção ficará aberta à assinatura dos Estados Membros da Organização dos Estados Americanos.

Artigo 13

Esta Convenção está sujeita a ratificação. Os instrumentos de ratificação serão depositados na Secretaria-Geral da Organização dos Estados Americanos.

Artigo 14

Esta Convenção ficará aberta à adesão de qualquer outro Estado. Os instrumentos de adesão serão depositados na Secretaria-Geral da Organização dos Estados Americanos.

Artigo 15

Esta Convenção entrará em vigor no trigésimo dia a partir da data em que haja sido depositado o segundo instrumento de ratificação.

Para cada Estado que ratificar a Convenção ou a ela aderir depois de haver sido depositado o segundo instrumento de ratificação, a Convenção entrará em vigor no trigésimo dia a partir da data em que tal Estado haja depositado seu instrumento de ratificação ou de adesão.

Artigo 16

Os Estados Partes que tenham duas ou mais unidades territoriais em que vigorem sistemas jurídicos diferentes com relação a questões de que trata esta Convenção poderão declarar, no momento da assinatura, ratificação ou adesão, que a Convenção se aplicará a todas as suas unidades territoriais ou somente a uma ou mais delas.

Tais declarações poderão ser modificadas mediante declarações ulteriores, que especificarão expressamente a ou as unidades territoriais a que se aplicará esta Convenção. Tais declarações ulteriores serão transmitidas à Secretaria-Geral da Organização dos Estados Americanos e surtirão efeito trinta dias depois de recebidas.

Artigo 17

Esta Convenção vigorará por prazo indefinido, mas qualquer dos Estados Partes poderá denunciá-la. O instrumento de denúncia será depositado na Secretaria-Geral da Organização dos Estados Americanos. Transcorrido um ano, contado a partir da data do depósito do instrumento de denúncia, cessarão os efeitos da Convenção para o Estado denunciante, continuando ela subsistente para os demais Estados Partes.

Artigo 18

O instrumento original desta Convenção, cujos textos em português, espanhol, francês e inglês são igualmente autênticos, será depositado na Secretaria-Geral da Organização dos Estados Americanos. A referida Secretaria notificará aos Estados Membros da Organização dos Estados Americanos, e aos Estados que houverem aderido à Convenção, as assinaturas e os depósitos de instrumentos de ratificação, de adesão e de denúncia, bem como as reservas que houver. Outrossim, transmitirá aos mesmos a informação a que se refere o segundo parágrafo do artigo 10, bem como as declarações previstas no artigo 16 desta Convenção.

Em fé do que, os plenipotenciários infra-assinados, devidamente autorizados por seus respectivos Governos, firmam esta Convenção.

Feita na Cidade do Panamá, República do Panamá, no dia trinta de janeiro de mil novecentos e setenta e cinco.

LEGISLAÇÃO CITADA
CONSTITUIÇÃO DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

.....
TÍTULO IV
Da Organização dos Poderes
CAPÍTULO I
Do Poder Legislativo

.....
SEÇÃO II
Das Atribuições do Congresso Nacional

Art. 49. É da competência exclusiva do Congresso Nacional:

I — resolver definitivamente sobre tratados, acordos ou atos internacionais que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional;

(À Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional.)

MENSAGEM Nº 618, DE 1992
 (Do Poder Executivo)

Senhores Membros do Congresso Nacional,

De conformidade com o art. 49, inciso I, da Constituição Federal, submeto à elevada consideração de Vossas Excelências, acompanhados de Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado das Relações Exteriores, as sessas da Convenção Interamericana sobre Cartas Rogatórias, celebrada no Panamá, em 30 de janeiro de 1975, na I Conferência Especializada Interamericana sobre Direito Internacional Privado, e do seu Protocolo Adicional, celebrado em Montevideu, em 8 de maio de 1979.

Brasília, 25 de setembro de 1992.

F. Cury

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS Nº 365/CJ-MRE DE 22 DE SETEMBRO DE 1992 DO SENHOR MINISTRO DE ESTADO DAS RELAÇÕES EXTERIORES

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

Elevo à consideração de Vossa Excelência o anexo projeto de mensagem pela qual se submetem ao referendo do Congresso Nacional os textos da Convenção Interamericana sobre Cartas Rogatórias, celebrada no Panamá em 30.1.75, na I Conferência Especializada Interamericana sobre Direito Internacional Privado (CIDIP-I), e do seu Protocolo Adicional, celebrada em Montevideu em 8.5.79, na CIDIP-II, ambos com base em projetos elaborados pela Comissão Jurídica Interamericana.

2. Os referidos instrumentos foram assinados naquelas mesmas datas, em nome do Governo brasileiro, pelo Professor Haroldo Teixeira Valladão, uma de nossas maiores autoridades em direito internacional privado, que havia exercido, por dez anos, o cargo de Consultor Jurídico do Itamaraty. O primeiro foi igualmente firmado por outros dezesseis países americanos, tendo já sido ratificado por treze e entrado em vigor internacionalmente em 16.1.76, nos termos do artigo 22. O segundo foi assinado por mais dezesseis países da região e ratificado por oito, tendo

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 31, DE 1993
 (Nº 238/93, na Câmara dos Deputados)

Aprova os textos da Convenção Interamericana sobre Cartas Rogatórias, celebrada no Panamá, em 30 de janeiro de 1975, na I Conferência Especializada Interamericana sobre Direito Internacional Privado, e do seu Protocolo Adicional, celebrado em Montevideu, em 8 de maio de 1979.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Ficam aprovados os textos da Convenção Interamericana sobre Cartas Rogatórias, celebrada no Panamá, em 30 de janeiro de 1975, na I Conferência Especializada Interamericana sobre Direito Internacional Privado, e do seu Protocolo Adicional, celebrado em Montevideu, em 8 de maio de 1979.

Parágrafo único. Ficam sujeitos à apreciação do Congresso Nacional quaisquer atos que impliquem revisão da referida Convenção, bem como quaisquer atos que, nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

começado sua vigência internacional em 14.6.80, de conformidade com o artigo 9º.

3. O Governo brasileiro, embora a eles não tivesse objeções, não havia iniciado, até hoje, os trâmites necessários à ratificação dessas importantes atos, que muito poderão contribuir para facilitar a cooperação judiciária entre os países do hemisfério.

4. A Convenção estabelece regras uniformes para o tratamento de cartas rogatórias, desde que originárias de processos civis ou comerciais oriundos dos Estados membros. Não obstante, estes poderão, mediante comunicação à Secretaria-Geral da Organização dos Estados Americanos, declarar que astendem as normas de mesma à tramitação de cartas rogatórias que se refiram a matéria criminal, trabalhista, contencioso-administrativa ou outras matérias objeto de jurisdição especial. Entendo que tal declaração poderia ser feita pelo Brasil, quando da sua ratificação. A carta rogatória, despida de qualquer objetivo de execução coativa, somente pode buscar no exterior a realização de atos processuais, ou ainda o recebimento e a obtenção de provas e informações extraterritoriais.

5. Nos termos do artigo 2º, a carta rogatória deve ter por objeto ou "a realização de atos processuais de mera tramitação,

tais como notificações, citações ou empenhamentos no exterior", ou "o recebimento e a obtenção de provas e informações no exterior, salvo reserva expressa a tal respeito".

6. O veículo transmissor da rogatória tem papel essencial na eficiência de seu cumprimento. A Convenção abre algumas opções para essa condução: as partes interessadas podem transmiti-la às autoridades requeridas, ou podem as rogatórias ser conduzidas por via judicial ou por intermédio de agentes consulares ou diplomáticos.

7. A Convenção do Panamá contempla, no artigo 9º, ponto de elevada importância jurídico-política, ao admitir que o cumprimento da carta rogatória não implique o reconhecimento da competência da autoridade judiciária deprecante, nem tampouco o

compromisso de vir a reconhecer a validade ou procedência da sentença futuramente prolatada. São dois momentos distintos: a carta rogatória meramente deprecante, sem qualquer pretensão executória, dando a possibilidade de ciência do processo ou de atos processuais, e a sentença que se há de seguir no mesmo processo; o cumprimento de uma não pode implicar a futura admissão e o reconhecimento automáticos da outra.

8. A tradição do direito interamericano, dando prioridade à ordem pública, comparece no artigo 17 da Convenção, ao permitir que os Estados Membros recusem o cumprimento da carta rogatória, quando esta lhe seja contrária.

9. Quanto ao Protocolo Adicional, tem ele como objeto detalhar as formas de transmissão de cartas rogatórias, adotando até mesmo determinados modelos de formulários a serem utilizados pelos países membros.

10. Em sua estrutura, busca a definição de uma Autoridade Central, em cada país, destinada a receber e determinar o processamento de cartas rogatórias; enumera os documentos que devem acompanhar o pedido, bem como estabelece normas para o pagamento de custas processuais decorrentes do seu cumprimento.

11. Como se verifica do exposto, trata-se de dois instrumentos que se complementam, razão pela qual parece-se conveniente efetuar simultaneamente sua aprovação legislativa e posterior ratificação.

12. Solicitada pela Consultoria Jurídica deste Ministério a emitir parecer sobre os mesmos a título de colaboração, o Departamento de Direito Internacional da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo considerou que ambos mantêm em sua estrutura formulação compatível com o direito positivo e a tradição jurídica brasileira, pelo que se manifestou favorável à sua adoção pelo Brasil.

Respeitosamente,


CELSO LAFER
Ministro de Estado das Relações Exteriores

* COPIA AUTÊNTICA

SECRETARIA DE ESTADO DAS RELAÇÕES EXTERIORES
Brasília, em 12 de setembro de 1992.

(Chefe de Gabinete do Estado das Relações Exteriores)

CONVENÇÃO INTERAMERICANA SOBRE CARTAS ROGATÓRIAS

Os Governos dos Estados Membros da Organização dos Estados Americanos, desejosos de concluir uma convenção sobre cartas rogatórias, convieram no seguinte:

I. EMPREGO DE EXPRESSÕES

ARTIGO 1

Para os efeitos desta Convenção as expressões "exhortos" ou "cartas rogatórias" são empregadas como sinônimos no texto em espanhol. As expressões "cartas rogatórias", "commissions rogatoires" e "letters rogatory", empregadas nos textos em português, francês e inglês, respectivamente, compreendem tanto os "exhortos" como as "cartas rogatórias".

II. ALCANCE DA CONVENÇÃO

ARTIGO 2

Esta Convenção aplicar-se-á às cartas rogatórias expedidas em processos relativos a matéria civil ou comercial pelas autoridades

judiciárias de um dos Estados Partes nesta Convenção e que tenham por objeto:

- a) a realização de atos processuais de mera tramitação, tais como notificações, citações ou empenhamentos no exterior;
- b) o recebimento e obtenção de provas e informações no exterior, salvo reserva expressa a tal respeito.

ARTIGO 3

Esta Convenção não se aplicará a nenhuma carta rogatória relativa a atos processuais outros que não os mencionados no artigo anterior; em especial, não se aplicará àqueles que impliquem execução custativa.

III. TRANSMISSÃO DE CARTAS ROGATÓRIAS

ARTIGO 4

As cartas rogatórias poderão ser transmitidas às autoridades requeridas pelas próprias partes interessadas, por via judicial, por intermédio dos funcionários consulares ou agentes diplomáticos ou pela autoridade central do Estado requerente ou requerido, conforme o caso.

Cada Estado Parte informará a Secretaria-Geral da Organização dos Estados Americanos sobre qual é a autoridade central competente para receber e distribuir cartas rogatórias.

IV. REQUISITOS PARA O CUMPRIMENTO

ARTIGO 5

As cartas rogatórias serão cumpridas nos Estados Partes desde que reúnam os seguintes requisitos:

- a) que a carta rogatória esteja legalizada, salvo o disposto nos artigos 6 e 7 desta Convenção. Presumir-se-á que a carta rogatória está devidamente legalizada no Estado requerente quando o houver sido por funcionário consular ou agente diplomático competente;
- b) que a carta rogatória e a documentação anexa estejam devidamente traduzidas para o idioma oficial do Estado requerido.

ARTIGO 6

Quando as cartas rogatórias forem transmitidas por via consular ou diplomática, ou por intermédio da autoridade central, será desnecessário o requisito da legalização.

ARTIGO 7

As autoridades judiciárias das zonas fronteiriças dos Estados Partes poderão dar cumprimento, de forma direta, sem necessidade de legalização, às cartas rogatórias previstas nesta Convenção.

ARTIGO 8

As cartas rogatórias deverão ser acompanhadas dos documentos a serem entregues ao citado, notificado ou empenhado e que serão:

- a) cópia autenticada da petição inicial e seus anexos e dos documentos ou decisões que sirvam de fundamento à diligência solicitada;
- b) informação escrita sobre qual é a autoridade judiciária requerente, os prazos de que dispôs para agir a pessoa afetada e as advertências que lhe faça a referida autoridade sobre as consequências que advirão de sua inércia;
- c) quando for o caso, informação sobre a existência e domicílio de defensor de ofício ou de sociedade de assistência jurídica competente no Estado requerente.

ARTIGO 9

O cumprimento de cartas rogatórias não implicará em caráter definitivo o reconhecimento de competência da autoridade judiciária requerente nem o compromisso de reconhecer a validade ou de proceder à execução da sentença que por ela venha a ser proferida.

V. TRANSMISSÃOARTIGO 10

A transmissão das cartas rogatórias far-se-á de acordo com as leis e normas processuais do Estado requerido.

A pedido da autoridade judiciária requerente poder-se-á dar à carta rogatória transmissão especial, ou aceita a observância de formalidades adicionais no cumprimento da diligência solicitada, desde que aquela transmissão especial ou estas formalidades adicionais não sejam contrárias à legislação do Estado requerido.

ARTIGO 11

A autoridade judiciária requerida terá competência para conhecer das questões que foram suscitadas por motivo de cumprimento da diligência solicitada.

Caso a autoridade judiciária requerida se declare incompetente para proceder à transmissão da carta rogatória, transmitirá de ofício os documentos e antecedentes do caso à autoridade judiciária competente do seu Estado.

ARTIGO 12

Na transmissão e cumprimento da carta rogatória, as custas e demais despesas correrão por conta dos interessados.

Será facilitativo para o Estado requerido dar transmissão à carta rogatória que careça de indicação do interessado que seja responsável pelas despesas e custas que houver. Nas cartas rogatórias, ou por ocasião de sua transmissão, poder-se-á indicar a identidade do procurador do interessado para os fins legais.

O benefício da justiça gratuita será regulado pela lei do Estado requerido.

ARTIGO 13

Os funcionários consulares ou agentes diplomáticos dos Estados partes nesta Convenção poderão praticar os atos a que se refere o artigo 2, no Estado em que se achem acreditados, desde que tal prática não seja contrária às leis do mesmo. Na prática dos referidos atos não poderão progredir meios que impliquem coerção.

VI. DISPOSIÇÕES GERAISARTIGO 14

Os Estados Partes que pertençam a sistemas de integração econômica poderão acordar diretamente entre si processos e trâmites particulares mais expeditos do que os previstos nesta Convenção. Esses acordos poderão ser estendidos a terceiros Estados na forma em que as partes decidirem.

ARTIGO 15

Esta Convenção não restringirá as disposições de convenções que em matéria de cartas rogatórias tenham sido subscritas ou que venham a ser subscritas no futuro em caráter bilateral ou multilateral pelos Estados Partes, nem as práticas mais favoráveis que os referidos Estados possam observar na matéria.

ARTIGO 16

Os Estados Partes nesta Convenção poderão declarar que se estendem ao âmbito do mesmo à transmissão de cartas rogatórias que se

refiram a matéria criminal, trabalhista, contencioso-administrativa, juízos arbitrais ou outras matérias objeto de jurisdição especial. Tais declarações serão comunicadas à Secretaria-Geral da Organização dos Estados Americanos.

ARTIGO 17

O Estado requerido poderá recusar o cumprimento de uma carta rogatória quando ela for manifestamente contrário à sua ordem pública.

ARTIGO 18

Os Estados Partes informarão a Secretaria-Geral da Organização dos Estados Americanos sobre os requisitos exigidos por suas leis para a legislação e para a tradução de cartas rogatórias.

VII. DISPOSIÇÕES FINAISARTIGO 19

Esta Convenção ficará aberta à assinatura dos Estados Membros da Organização dos Estados Americanos.

ARTIGO 20

Esta Convenção está sujeita a ratificação. Os instrumentos de ratificação serão depositados na Secretaria-Geral da Organização dos Estados Americanos.

ARTIGO 21

Esta Convenção ficará aberta à adesão de qualquer outro Estado. Os instrumentos de adesão serão depositados na Secretaria-Geral da Organização dos Estados Americanos.

ARTIGO 22

Esta Convenção entrará em vigor no trigésimo dia a partir da data em que haja sido depositado o segundo instrumento de ratificação.

Para cada Estado que ratificar a Convenção ou a ela aderir depois de haver sido depositado o segundo instrumento de ratificação, a Convenção entrará em vigor no trigésimo dia a partir da data em que tal Estado haja depositado seu instrumento de ratificação ou de adesão.

ARTIGO 23

Os Estados Partes que tenham duas ou mais unidades territoriais em que vigorem sistemas jurídicos diferentes com relação a questões de que trata esta Convenção poderão declarar, no momento da assinatura, ratificação ou adesão, que a Convenção se aplicará à todas as suas unidades territoriais ou somente a uma ou mais delas.

Tais declarações poderão ser modificadas mediante declarações ulteriores, que especificarão expressamente a ou as unidades territoriais a que se aplicará esta Convenção. Tais declarações ulteriores serão transmitidas à Secretaria-Geral da Organização dos Estados Americanos e surtirão efeito trinta dias depois de recebidas.

ARTIGO 24

Esta Convenção vigorará por prazo indefinido, mas qualquer dos Estados Partes poderá denunciá-la. O instrumento de denúncia será depositado na Secretaria-Geral da Organização dos Estados Americanos. Transcorrido um ano, contado a partir da data do depósito do instrumento de denúncia, cessarão os efeitos da Convenção para o Estado denunciante, continuando ela subsistente para os demais Estados Partes.

ARTIGO 25

O instrumento original desta Convenção, cujos textos em português, espanhol, francês e inglês são igualmente autênticos, será depositado na Secretaria-Geral da Organização dos Estados Americanos. A referida Secretaria notificará aos Estados Membros da Organização dos Estados Americanos, e aos Estados que houverem aderido à Convenção, as

assinaturas e os depósitos de instrumento de ratificação, de adesão e de denúncia, bem como as reservas que houver. Outrossim, transmitirá aos mesmos a informação a que se referem o segundo parágrafo do artigo 4 e o artigo 18, bem como as declarações previstas nos artigos 16 e 21 desta Convenção.

Em fé do que, os plenipotenciários infra-assinados, devidamente autorizados por seus respectivos Governos, firmam esta Convenção.

Feita na Cidade do Panamá, República do Panamá, no dia trinta de janeiro de mil novecentos e setenta e cinco.

**PROTOCOLO ADICIONAL À CONVENÇÃO INTERAMERICANA
SOBRE CARTAS ROGATÓRIAS**

Os Governos dos Estados Membros da Organização dos Estados Americanos, desejosos de fortalecer e facilitar a cooperação internacional em matéria de procedimentos judiciais de acordo com o disposto na Convenção Interamericana sobre Cartas Rogatórias assinada no Panamá em 30 de janeiro de 1975, convieram no seguinte:

I. ALCANCE DO PROTOCOLO

Artigo 1

Este Protocolo aplicar-se-á exclusivamente aos procedimentos previstos no artigo 2, a, da Convenção Interamericana sobre Cartas Rogatórias, doravante denominada "a Convenção", os quais serão entendidos, para os fins deste Protocolo, como a comunicação de atos ou fatos de natureza processual ou pedidos de informação por órgãos jurisdicionais de um Estado Parte aos de outro, quando tais procedimentos forem objeto de carta rogatória transmitida pela autoridade central do Estado requerente à autoridade central do Estado requerido.

II. AUTORIDADE CENTRAL

Artigo 2

Cada Estado Parte designará a autoridade central que deverá exercer as funções que lhe são atribuídas na Convenção e neste Protocolo. Os Estados Partes, ao depositarem seu instrumento de ratificação deste Protocolo ou de adesão a ele, comunicarão a designação à Secretaria-Geral da Organização dos Estados Americanos, a qual distribuirá aos Estados Partes na Convenção uma lista de que constem as designações que houver recebido. A autoridade central designada por cada Estado Parte de acordo com o disposto no artigo 4 da Convenção poderá ser mudada a qualquer momento, devendo o Estado Parte comunicar a mudança à referida Secretaria no prazo mais breve possível.

III. ELABORAÇÃO DAS CARTAS ROGATÓRIAS

Artigo 3

As cartas rogatórias serão elaboradas em formulários impressos nos quatro idiomas oficiais da Organização dos Estados Americanos ou nos idiomas dos Estados requerente e requerido, de acordo com o Modelo A do Anexo deste Protocolo.

As cartas rogatórias deverão ser acompanhadas de:

- a) cópia da petição com que se tiver iniciado o procedimento no qual se expede a carta rogatória, bem como sua tradução para o idioma do Estado Parte requerido;
- b) cópia, sem tradução, dos documentos que se tiverem juntado à petição;
- c) cópia, sem tradução, das decisões judiciais que tenham determinado a expedição da carta rogatória;
- d) formulário elaborado de acordo com o Modelo B do Anexo deste Protocolo e do qual conste a informação essencial para a pessoa ou autoridade a quem devam ser entregues ou transmitidos os documentos, e
- e) formulário elaborado de acordo com o Modelo C do Anexo deste Protocolo e no qual a autoridade central deverá certificar se foi cumprida ou não a carta rogatória.

As cópias serão consideradas autenticadas, para os fins do artigo 8, a, da Convenção, quando tiverem o selo do órgão jurisdicional que expedir a carta rogatória.

Uma cópia da carta rogatória, acompanhada do Modelo B bem como das cópias de que tratam as alíneas a, b e c deste artigo, será entregue à pessoa notificada ou transmitida à autoridade à qual for dirigida a solicitação. Uma das cópias da carta rogatória, com os seus anexos, ficará em poder do Estado requerido, e o original, sem tradução, bem como o certificado de cumprimento, com seus respectivos anexos, serão devolvidos, pelos canais adequados, à autoridade central requerente.

Se um Estado Parte tiver mais de um idioma oficial, deverá declarar, no momento da assinatura ou ratificação do Protocolo ou da adesão a ele, qual ou quais idiomas considera oficiais para os fins da Convenção e deste Protocolo. Se um Estado Parte compreender unidades territoriais com idiomas diferentes, deverá declarar, no momento da assinatura ou ratificação do Protocolo ou da adesão a ele, qual ou quais idiomas deverão ser considerados oficiais em cada unidade territorial para os fins da Convenção e deste Protocolo. A Secretaria-Geral da Organização dos Estados Americanos distribuirá aos Estados Partes neste Protocolo a informação constante de tais declarações.

IV. TRANSMISSÃO E DILIGENCIAMENTO DA CARTA ROGATÓRIA

Artigo 4

Quando a autoridade central de um Estado Parte receber da autoridade central de outro Estado Parte uma carta rogatória, transmiti-la-á ao órgão jurisdicional competente, para seu diligenciamento de acordo com a lei interna que for aplicável.

Uma vez cumprida a carta rogatória, o órgão ou os órgãos jurisdicionais que houverem levado a efeito seu diligenciamento deixarão consignado seu cumprimento do modo previsto em sua lei interna e a remeterão à sua autoridade central com os documentos pertinentes. A autoridade central do Estado Parte requerido certificará o cumprimento da carta rogatória à autoridade central do Estado Parte requerente de acordo com o Modelo C do Anexo, o qual não necessitará de legalização. Além disso, a autoridade central requerida enviará a documentação respectiva à requerente para que esta a remeta, juntamente com a carta rogatória, ao órgão jurisdicional que houver expedido esta última.

V. CUSTAS E DESPESAS

Artigo 5

O diligenciamento da carta rogatória pela autoridade central e pelos órgãos jurisdicionais do Estado Parte requerido será gratuito. O referido Estado, não obstante, poderá exigir dos interessados o pagamento daquelas atuações que, de conformidade com a sua lei interna, devam ser custeadas diretamente pelos interessados.

O interessado no cumprimento de uma carta rogatória deverá, conforme o preferir, indicar nela a pessoa que será responsável pelas despesas correspondentes às referidas atuações no Estado Parte requerido, ou então juntar à carta rogatória um cheque da quantia fixada, de acordo com o disposto no artigo 6 deste Protocolo para sua tramitação pelo Estado Parte requerido, a fim de cobrir o custo de tais atuações, ou documento que comprove que, por qualquer outro meio, a referida importância já tenha sido posta à disposição da autoridade central desse Estado.

A circunstância de que finalmente o custo das atuações exceda a quantia fixada não atrasará nem obstará o diligenciamento ou

cumprimento da carta rogatória pela autoridade central e pelos órgãos jurisdicionais do Estado Parte requerido. No caso de tal custo exceder essa quantia, a autoridade central do referido Estado, ao devolver a carta rogatória diligenciada, poderá solicitar que o interessado complete o pagamento.

Artigo 6

No momento do depósito, na Secretaria-Geral da Organização dos Estados Americanos, do instrumento de ratificação deste Protocolo ou de adesão a ele, cada Estado Parte apresentará um relatório sobre

quais são as atuações que, de acordo com sua lei interna, devam ser custeadas diretamente pelos interessados, especificando as custas e despesas respectivas. Além disso, cada Estado Parte deverá indicar no mencionado relatório a quantia única que a seu juízo cubra razoavelmente o custo das referidas atuações, qualquer que seja o seu número ou natureza. A referida quantia será aplicada quando o interessado não designar pessoa responsável para fazer o pagamento das mencionadas atuações no Estado requerido e sim optar por pagá-las diretamente na forma estabelecida no artigo 5 deste Protocolo.

A Secretaria-Geral da Organização dos Estados Americanos distribuirá aos Estados Partes neste Protocolo a informação recebida. Os Estados Partes poderão, a qualquer momento, comunicar à Secretaria-Geral da Organização dos Estados Americanos as modificações dos mencionados relatórios, devendo aquela levar tais modificações ao conhecimento dos demais Estados Partes neste Protocolo.

Artigo 7

No relatório mencionado no artigo anterior os Estados Partes poderão declarar que, desde que se aceite a reciprocidade, não cobrarão aos interessados as custas e despesas das diligências necessárias para o cumprimento das cartas rogatórias, ou que aceitarão como pagamento total de tais diligências a quantia única de que trata o artigo 6 ou outra quantia determinada.

Artigo 8

Este Protocolo ficará aberto à assinatura e sujeito à ratificação ou à adesão dos Estados membros da Organização dos Estados Americanos que tenham assinado a Convenção Interamericana sobre Cartas Rogatórias firmada no Panamá em 30 de janeiro de 1975, ou que a ratificarem ou a ela aderirem.

Este Protocolo ficará aberto à adesão de qualquer outro Estado que haja aderido ou adira à Convenção Interamericana sobre Cartas Rogatórias, nas condições indicadas neste artigo.

Os instrumentos de ratificação e adesão serão depositados na Secretaria-Geral da Organização dos Estados Americanos.

Artigo 9

Este Protocolo entrará em vigor no trigésimo dia a partir da data em que dois Estados Partes na Convenção hajam depositado seus instrumentos de ratificação do Protocolo ou de adesão a ele.

Para cada Estado que ratificar o Protocolo ou a ele aderir depois da sua entrada em vigência, o Protocolo entrará em vigor no trigésimo dia a partir da data em que tal Estado haja depositado seu instrumento de ratificação ou de adesão, desde que esse Estado seja Parte na Convenção.

Artigo 10

Os Estados Partes que tenham duas ou mais unidades territoriais em que vigorem sistemas jurídicos diferentes com relação a questões de que trata este Protocolo poderão declarar, no momento da assinatura, ratificação ou adesão, que o Protocolo se aplicará a todas as suas unidades territoriais ou somente a uma ou mais delas.

Tais declarações poderão ser modificadas mediante declarações posteriores, que especificarão expressamente a ou as unidades territoriais a que se aplicará este Protocolo. Tais declarações posteriores serão transmitidas à Secretaria-Geral da Organização dos Estados Americanos e surtirão efeito trinta dias depois de recebidas.

Artigo 11

Este Protocolo vigorará por prazo indefinido, mas qualquer dos Estados Partes poderá denunciá-lo. O instrumento de denúncia será depositado na Secretaria-Geral da Organização dos Estados Americanos. Transcorrido um ano, contado a partir da data do depósito do instrumento de denúncia, cessarão os efeitos do Protocolo para o Estado denunciante, continuando ele subsistente para os demais Estados Partes.

Artigo 12

O instrumento original deste Protocolo e de seu Anexo (Modelos A, B e C), cujos textos em português, espanhol, francês e inglês são igualmente autênticos, será depositado na Secretaria-Geral da Organização dos Estados Americanos, que enviará cópia autenticada do seu texto, para o respectivo registro e publicação, à Secretaria das Nações Unidas, de conformidade com o artigo 102 da sua Carta constitutiva. A Secretaria-Geral da Organização dos Estados Americanos notificará aos Estados Membros da referida Organização, e aos Estados que tenham aderido ao Protocolo, as assinaturas e os depósitos de instrumentos de ratificação, de adesão e de denúncia, bem como as reservas que houver. Outrossim, transmitirá aos mesmos as informações a que se referem o artigo 2, o último parágrafo do artigo 3 e o artigo 6, bem como as declarações previstas no artigo 10 deste Protocolo.

Em fé do que, os plenipotenciários infra-assinados, devidamente autorizados por seus respectivos Governos, firmam este Protocolo.

Feito na Cidade de Montevideu, República Oriental do Uruguai, no dia oito de maio de mil novecentos e setenta e nove.

ANEXO AO PROTOCOLO ADICIONAL À CONVENÇÃO INTERAMERICANA SOBRE CARTAS ROGATÓRIAS

MODELO A

CARTA ROGATÓRIA 1/

1 ÓRGÃO JURISDICIONAL REQUERENTE Nome Endereço	2 AUTOS
3 AUTORIDADE CENTRAL REQUERENTE Nome Endereço	4 AUTORIDADE CENTRAL REQUERIDA Nome Endereço
5 PARTE SOLICITANTE Nome Endereço	6 PROCURADOR DO SOLICITANTE Nome Endereço
PESSOA DESIGNADA PARA INTERVIR NO DILIGENCIAMENTO Nome Endereço	
Esta pessoa responderá pelas custas e despesas? Sim () Não () *Em caso negativo junta-se cheque na importância de *Ou junta-se documento que comprove o pagamento.	

- Devem ser elaborados um original e duas vias deste modelo; se for aplicável o item A 1, deve ser traduzido para o idioma do Estado requerido e juntar-se-ão duas cópias. Eliminar, se não for cabível.

A autoridade que assina esta carta rogatória tem a honra de transmitir a Vossa Senhoria, em três vias, os documentos abaixo relacionados e, em conformidade com o Protocolo Adicional à Convenção Interamericana sobre Cartas Rogatórias:

* A. Solicita sua pronta notificação a:

A autoridade infra-assinada solicita que a notificação seja feita da seguinte forma:

* (1) De acordo com o procedimento especial ou as formalidades adicionais abaixo indicadas, com fundamento no segundo parágrafo do artigo 10 da mencionada Convenção.

* (2) Mediante notificação pessoal à pessoa a quem se dirige, ou ao representante legal da pessoa jurídica.

* (3) No caso de não ser encontrada a pessoa natural ou o representante legal da pessoa jurídica que deva ser notificada, far-se-á a notificação na forma prevista pela lei do Estado requerido.

* N. Solicite a entrega dos documentos abaixo indicados à autoridade judiciária ou administrativa a seguir identificada:

Autoridade _____

* C. Pede à autoridade central requerida que devolva à autoridade central requerente uma via dos documentos juntos a esta carta rogatória, abaixo enumerados, e um certificado de cumprimento conforme o disposto no Modelo C anexo.

Feito em _____ no dia _____ de _____ de 19____

Assinatura e selo do órgão
jurisdicional requerente

Assinatura e selo da autoridade
central requerente

Título ou outra identificação de cada um dos documentos que devam ser entregues:

(Juntar outras folhas, se necessário)

* Eliminar, se não for cabível.

ANEXO DO PROTOCOLO ADICIONAL À CONVENÇÃO INTERAMERICANA
SOBRE CARTAS ROGATÓRIAS

MODELO B
INFORMAÇÃO ESSENCIAL PARA O NOTIFICADO 1/

A _____ (Nome e endereço do notificado)

Pela presente, comunica-se a Vossa Senhoria (explicar sucintamente o que se comunica)

Acompanha este documento uma cópia da carta rogatória que motiva a notificação ou entrega destes documentos. Essa cópia inclui informação essencial para Vossa Senhoria. Além disso, juntam-se cópias da petição com que se iniciou o procedimento no qual se expediu a carta rogatória, dos documentos juntos à referida petição e das decisões judiciais que ordenaram a expedição da carta rogatória.

INFORMAÇÃO ADICIONAL

I*
PARA O CASO DE NOTIFICAÇÃO

A. O documento que lhe é entregue consiste em (original ou cópia)

B. As pretensões ou a quantia do processo são as seguintes:

C. Nesta notificação, solicita-se a Vossa Senhoria que:

D. * No caso de citação do réu, pode este contestar o pedido perante o órgão jurisdicional indicado no quadro 1 do Modelo A (indicar lugar, data e hora):

* Vossa Senhoria é citado para comparecer como:

* No caso de solicitar-se outra coisa ao notificado, queira indicar:

E. Caso Vossa Senhoria não compareça, as consequências poderiam ser:

F. Informa-se a Vossa Senhoria que há à sua disposição advogado de ofício, ou sociedade de assistência judiciária no lugar do processo.

Nome:

Endereço:

Os documentos enumerados na Parte III são entregues a Vossa Senhoria, para seu conhecimento e defesa.

II*

PARA O CASO DE PEDIDO DE INFORMAÇÃO DE ÓRGÃO JURISDICIONAL

A:

(Nome e endereço do órgão jurisdicional)

Solicita-se respeitosamente prestar ao órgão infra-assinado a seguinte informação:

Os documentos enumerados na Parte III são entregues a Vossa Senhoria para facilitar sua resposta.

1. Devem ser preenchidos um original e duas vias deste Modelo no idioma do Estado requerente e duas vias no idioma no Estado requerido.

* Eliminar, se não for cabível.

III

LISTA DOS DOCUMENTOS ANEXOS

(Juntar outras folhas, se necessário)

Feito em _____ no dia _____ de _____ de 19____

Assinatura e selo do
órgão jurisdicional requerente

Assinatura e selo da
autoridade central requerente

ANEXO AO PROTOCOLO ADICIONAL À
CONVENÇÃO INTERAMERICANA SOBRE CARTAS ROGATÓRIAS

MODELO C

CERTIFICADO DE CUMPRIMENTO 1/

A: _____

(Identidade e endereço do órgão jurisdicional que expediu
a carta rogatória)

De conformidade com o Protocolo Adicional à Convenção Interamericana sobre Cartas Rogatórias, assinado em Montevidéu, em 8 de maio de 1979 e com a anexa carta rogatória, a autoridade infra-assinada tem a honra de certificar o seguinte:

- * A. Que se fez a notificação ou se procedeu à entrega de uma via dos documentos anexos a este Certificado, como se segue:
Data: _____
Lugar (endereço): _____

De conformidade com um dos seguintes métodos autorizados pela Convenção:

- *1. De acordo com o procedimento especial ou formalidades adicionais que se indicam a seguir, com fundamento no segundo parágrafo do artigo 10 da mencionada Convenção.

- *2. Por notificação pessoal à pessoa a quem se dirige, ou ao representante legal da pessoa jurídica.

- *3. Não tendo sido encontrada a pessoa que devia ter sido notificada, fez-se a notificação na forma prevista pela lei do Estado requerido (queira descrevê-la)

- *B. Que os documentos mencionados na carta rogatória foram entregues a:
Identidade da pessoa _____
Relação com o destinatário _____

(de família, de negócio ou de outra natureza)

- *C. Que não se fez a notificação ou não se procedeu à entrega dos documentos pelos seguintes motivos:

- *D. De conformidade com o Protocolo, solicita-se ao interessado que efetue o pagamento do saldo a liquidar indicado no demonstrativo anexo.

Feito em _____ no dia _____ de _____ de 19__

Assinatura e selo da autoridade central requerida

Quando cabível juntar original ou cópia de qualquer documento adicional necessário para provar que se fez a notificação ou entrega, e identificar o citado documento.

1. Original e uma via no idioma do Estado requerido.
* Eliminar, se não for cabível.

LEGISLAÇÃO CITADA
CONSTITUIÇÃO DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

TÍTULO IV
Da Organização dos Poderes
CAPÍTULO I
Do Poder Legislativo

SEÇÃO II
Das Atribuições do Congresso Nacional

Art. 49. É da competência exclusiva do Congresso Nacional:

I — resolver definitivamente sobre tratados, acordos ou atos internacionais que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional;

(A Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional.)

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 32, DE 1993
(Nº 257/93, na Câmara dos Deputados)

Aprova o texto da Convenção Interamericana sobre Prova e Informação Acerca do Direito Estrangeiro, celebrada em Montevidéu, em 8 de maio de 1979, na II Conferência Especializada Interamericana sobre Direito Internacional Privado (CIDIP-II).

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto da Convenção Interamericana sobre Prova e Informação Acerca do Direito Estrangeiro, celebrada em Montevidéu, em 8 de maio de 1979, na II Conferência Especializada Interamericana sobre Direito Internacional Privado (CIDIP-II).

Parágrafo único. Ficam sujeitos à apreciação do Congresso Nacional quaisquer atos que impliquem revisão da referida Convenção, bem como quaisquer atos que, nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data e sua publicação.

MENSAGEM Nº 670, DE 1992
(Do Poder Executivo)

Senhores Membros do Congresso Nacional,

De conformidade com o art. 49, inciso I, da Constituição Federal, submeto à elevada consideração de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado das Relações Exteriores, o texto da Convenção Interamericana sobre Prova e Informação Acerca do Direito Estrangeiro, celebrada em Montevidéu em 8 de maio de 1979, na II Conferência Especializada Interamericana sobre Direito Internacional Privado (CIDIP-II), com base em projeto elaborado pela Comissão Jurídica Interamericana.

Brasília, 26 de outubro de 1992.

SLOF

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS Nº 390/CJ-MRE, DE 12 DE OUTUBRO DE 1992,
DO SENHOR MINISTRO DE ESTADO DAS RELAÇÕES EXTERIORES.

Excelentíssimo Senhor Vice-Presidente da
República, no exercício do cargo de Presidente da República,

Elevo à consideração de Vossa Excelência o anexo projeto de mensagem pela qual se submete ao referendo do Congresso Nacional o texto da Convenção Interamericana sobre Prova e Informação Acerca do Direito Estrangeiro, celebrada em Montevideu em 5 de maio de 1979, na II Conferência Especializada Interamericana sobre Direito Internacional Privado (CIDIP-II), com base em projeto elaborado pela Comissão Jurídica Interamericana.

2. A Convenção foi assinada, naquela data, em nome do Governo brasileiro, pelo Professor Haroldo Teixeira Valladão, uma das maiores autoridades brasileiras em Direito Internacional Privado, que havia exercido por dez anos o cargo de Consultor Jurídico do Itamaraty. Foi firmada, igualmente, na mesma ocasião ou em datas posteriores, por outros dezessais países latino-americanos. Ratificada por sete, entrou em vigor internacionalmente em 14 de junho de 1980, nos termos de seu artigo 15. Posteriormente, contou com a adesão da Espanha. O Governo brasileiro, embora não tivesse objeções à mesma, não havia iniciado, até hoje, os trâmites necessários à sua ratificação.

3. O instrumento em apreço estabelece normas sobre a cooperação internacional entre os Estados-Partes para obtenção de elementos de prova e informação a respeito do direito de cada um deles. Destina-se, pois, a suprir dados para casos em que a informação e a prova a respeito do direito alienígena sejam requisitos para andamento e decisão em procedimento em curso junto à instituição judiciária nacional. Não se trata de inspeção teórica ou abstrata de domínio jurídicos alienígenas, mas de ferramenta de trabalho no âmbito da cooperação judiciária, visando a assegurar meios adequados para a aplicação da lei correta ao caso concreto.

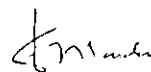
4. Tais elementos serão proporcionados pelas autoridades de cada um dos Estados-Partes às autoridades dos demais Estados que o solicitarem; e abrangerão texto, vigência, sentido e alcance legal do respectivo direito, por recurso aos meios de prova idôneos previstos tanto na lei do Estado requerente como na do requerido, alguns deles exemplificativamente enumerados na própria Convenção. As solicitações feitas pelas autoridades jurisdicionais ou por outras autoridades a critério do Estado-Parte, por intermédio da respectiva autoridade central por ele designada ou diretamente à autoridade central designada pelo outro Estado, serão respondidas por esta. Entretanto, nem um nem outro Estado ficará obrigado a aplicar ou fazer aplicar o direito segundo o conteúdo da resposta dada ou recebida. Assim sendo, a Convenção não vincula os Estados-Partes a reconhecer ou a proceder, reciprocamente, à aplicação do direito estrangeiro. Trata-se apenas de regular a prestação recíproca de informações, com vistas ao objeto da Convenção. Outrossim, os Estados-Partes não ficarão obrigados a responder às consultas de outros Estados-Partes quando os interesses dos referidos Estados forem afetados pela questão que der origem ao pedido de informação ou quando a resposta puder afetar a sua segurança ou soberania.

5. Por outro lado, a Convenção não restringirá as disposições de outros instrumentos internacionais que nesta matéria tenham sido subscritos ou venham a sê-lo no futuro

pelos Estados-Partes, nem as práticas mais favoráveis que possam observar.

6. Solicitada pela Consultoria Jurídica deste Ministério a emitir parecer, a título de colaboração, sobre a presente Convenção, o Departamento de Direito Internacional da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo não observou na mesma nenhuma incompatibilidade com a sistemática jurídica brasileira, tendo se limitado a assinalar que ela não abrangia, como seria de desejar, a totalidade do tema abordado, abstendo-se de regular diversos outros aspectos da matéria de aplicação do direito estrangeiro. De fato, as dificuldades de compatibilização de normas de numerosos países, às vezes com sistemas jurídicos diferentes, levam não raro a que os instrumentos internacionais multilaterais se mantenham num compreensível nível de formulação genérica, sem resolver muitos dos conflitos existentes, mas pelo menos dando passos iniciais naquilo em que for realisticamente possível avançar.

Respeitosamente,



FERNANDO HENRIQUE CARDOSO
Ministro de Estado das Relações Exteriores

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS Nº 390/CJ-MRE, DE 12 DE OUTUBRO DE 1992,
DO SENHOR MINISTRO DE ESTADO DAS RELAÇÕES EXTERIORES.

CONVENÇÃO INTERAMERICANA SOBRE PROVA E INFORMAÇÃO
ACERCA DO DIREITO ESTRANGEIRO

Os Governos dos Estados Membros da Organização dos Estados Americanos, desejosos de concluir uma Convenção sobre prova e informação acerca do direito estrangeiro, convieram no seguinte:

ARTIGO 1

Esta Convenção tem por objeto estabelecer normas sobre a cooperação internacional entre os Estados Partes para a obtenção de elementos de prova e informação a respeito do direito de cada um deles.

ARTIGO 2

De acordo com as disposições desta Convenção, as autoridades de cada um dos Estados Partes proporcionarão às autoridades dos demais Estados que o solicitarem os elementos de prova ou informação sobre o texto, vigência, sentido e alcance legal do seu direito.

ARTIGO 3

A cooperação internacional na matéria de que trata esta Convenção será prestada por qualquer dos meios de prova idôneos previstos tanto na lei do Estado requerente como na do Estado requerido.

Serão considerados meios idôneos para os efeitos desta Convenção, entre outros, os seguintes:

- a) a prova documental, consistente em cópias autenticadas de textos legais com indicação de sua vigência, ou precedentes judiciais;
- b) a prova pericial, consistente em pareceres de advogados ou de técnicos na matéria;
- c) as informações do Estado requerido sobre o texto, vigência, sentido e alcance legal do seu direito acerca de aspectos determinados.

ARTIGO 4

As autoridades jurisdicionais dos Estados Partes nesta Convenção poderão solicitar as informações a que se refere a alínea c do artigo 3.

Os Estados Partes poderão estender a aplicação desta Convenção aos pedidos de informações de outras autoridades.

Sem prejuízo do acima estipulado, poder-se-á atender às solicitações de outras autoridades que se refiram aos elementos de prova indicados nas alíneas a e b do artigo 3.

ARTIGO 5

Das solicitações a que se refere esta Convenção deverá constar o seguinte:

- a) autoridade da qual provém e a natureza do assunto;
- b) indicação precisa dos elementos de prova que são solicitados;
- c) determinação de cada um dos pontos a que se referir a consulta, com indicação do seu sentido e do seu alcance, acompanhada de uma exposição dos fatos pertinentes para sua devida compreensão.

A autoridade requerida deverá responder a cada um dos pontos que forem objeto da consulta, de conformidade com o que for solicitado e na forma mais completa possível.

As solicitações serão redigidas no idioma oficial do Estado requerido ou serão acompanhadas de tradução para o referido idioma. A resposta será redigida no idioma do Estado requerido.

ARTIGO 6

Cada Estado Parte ficará obrigado a responder às consultas dos demais Estados Partes de acordo com esta Convenção, por intermédio de sua autoridade central, a qual poderá transmitir as referidas consultas a outros órgãos do mesmo Estado.

O Estado que prestar as informações a que se refere o artigo 3, c, não será responsável pelas opiniões emitidas nem ficará obrigada a aplicar ou fazer aplicar o direito segundo o conteúdo da resposta dada.

O Estado que receber as informações a que se refere o artigo 3, c, não ficará obrigado a aplicar ou fazer aplicar o direito segundo o conteúdo da resposta recebida.

ARTIGO 7

As solicitações a que se refere esta Convenção poderão ser dirigidas diretamente pelas autoridades jurisdicionais ou por intermédio da autoridade central do Estado requerente à correspondente autoridade central do Estado requerido, sem necessidade de legalização.

A autoridade central de cada Estado Parte receberá as consultas formuladas pelas autoridades do seu Estado e as transmitirá à autoridade central do Estado requerido.

ARTIGO 8

Esta Convenção não restringirá as disposições de convenções que nesta matéria tenham sido subscritas ou que venham a ser subscritas no futuro em caráter bilateral ou multilateral pelos Estados Partes, nem as práticas mais favoráveis que os referidos Estados possam observar.

ARTIGO 9

Para os fins desta Convenção, cada Estado Parte designará uma autoridade central.

A designação deverá ser comunicada à Secretaria-Geral da Organização dos Estados Americanos no momento do depósito do instrumento de ratificação ou de adesão para que seja comunicada aos demais Estados Partes.

Os Estados Partes poderão modificar a qualquer momento a designação de sua autoridade central.

ARTIGO 10

Os Estados Partes não ficarão obrigados a responder às consultas de outro Estado Parte quando os interesses dos referidos Estados estiverem afetados pela questão que der origem ao pedido de informação ou quando a resposta puder afetar a sua segurança ou soberania.

ARTIGO 11

Esta Convenção ficará aberta à assinatura dos Estados Membros da Organização dos Estados Americanos.

ARTIGO 12

Esta Convenção está sujeita a ratificação. Os instrumentos de ratificação serão depositados na Secretaria-Geral da Organização dos Estados Americanos.

ARTIGO 13

Esta Convenção ficará aberta à adesão de qualquer outro Estado. Os instrumentos de adesão serão depositados na Secretaria-Geral da Organização dos Estados Americanos.

ARTIGO 14

Cada Estado poderá formular reservas a esta Convenção no momento de assiná-la, ratificá-la ou a ela aderir, desde que a reserva verze sobre uma ou mais disposições específicas e que não seja incompatível com o objeto e fim da Convenção.

ARTIGO 15

Esta Convenção entrará em vigor no trigésimo dia a partir da data em que haja sido depositado o segundo instrumento de ratificação.

Para cada Estado que ratificar a Convenção ou a ela aderir depois de haver sido depositado o segundo instrumento de ratificação, a Convenção entrará em vigor no trigésimo dia a partir da data em que tal Estado haja depositado seu instrumento de ratificação ou adesão.

ARTIGO 16

Os Estados Partes que tenham duas ou mais unidades territoriais em que vigorem sistemas jurídicos diferentes com relação a questões de que trata esta Convenção poderão declarar, no momento da assinatura, ratificação ou adesão, que a Convenção se aplicará a todas as suas unidades territoriais ou somente a uma ou mais delas.

Tais declarações poderão ser modificadas mediante declarações ulteriores, que especificarão expressamente a ou as unidades territoriais a que se aplicará esta Convenção. Tais declarações ulteriores serão transmitidas à Secretaria-Geral da Organização dos Estados Americanos e surtirão efeito trinta dias depois de recebidas.

ARTIGO 17

Esta Convenção vigorará por prazo indefinido, mas qualquer dos Estados Partes poderá denunciá-la. O instrumento de denúncia será depositado na Secretaria-Geral da Organização dos Estados Americanos. Transcorrido um ano, contado a partir da data do depósito do instrumento de denúncia, cessarão os efeitos da Convenção para o Estado denunciante, continuando ela subsistente para os demais Estados Partes.

ARTIGO 18

O instrumento original desta Convenção, cujos textos em português, espanhol, francês e inglês são igualmente autênticos, será depositado na Secretaria-Geral da Organização dos Estados Americanos, que enviará cópia autenticada do seu texto para o respectivo registro e publicação à Secretaria das Nações Unidas, de conformidade com o artigo 102 da sua Carta constitutiva. A Secretaria-Geral da Organização, e aos Estados que houverem aderido à Convenção, as assinaturas e os depósitos de instrumentos de ratificação, de adesão e de denúncia, bem como as reservas que houver. Outrossim, transmitirá aos mesmos a informação a que se refere o artigo 9 e as declarações previstas no artigo 16 desta Convenção.

Em fé do que, os plenipotenciários infra-assinados, devidamente autorizados por seus respectivos Governos, firmam esta Convenção.

Feita na Cidade de Montevideu, República Oriental do Uruguai, no dia oito de maio de mil novecientos e setenta e nove.

**LEGISLAÇÃO CITADA,
ANEXADA PELA COORDENAÇÃO
DAS COMISSÕES PERMANENTES**

**CONSTITUIÇÃO DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL**

**TÍTULO IV
Da Organização dos Poderes**

**CAPÍTULO I
Do Poder Legislativo**

**SEÇÃO I
Do Congresso Nacional**

Art. 49. É da competência exclusiva do Congresso Nacional:

I — resolver definitivamente sobre tratados, acordos ou atos internacionais que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional;

(À Comissão Relações Exteriores e Defesa Nacional.)

PARECERES

PARECER Nº 281, DE 1993

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS sobre o PLC nº 02, de 1992 (Projeto de Lei nº 318, de 1991, na Casa de origem), que dispõe sobre o contrato de franquia empresarial (*franchising*) e dá outras providências.

Relator: Senador Beni Veras

Oriundo da Câmara dos Deputados, de autoria do nobre Parlamentar Magalhães Teixeira, o PLC nº 02, de 1992, tem por escopo a regulamentação do contrato de franquia empresarial.

Distribuído, nesta Casa, para o exame desta Douta Comissão, em face do que reza o artigo 99, I, do Regimento Interno do Senado Federal, fui designado Relator da matéria, em razão do que passo a fazer o Relatório e exame da Proposição para, em seguida, declinar o meu voto.

I - Do Relatório

O PLC nº 02, de 1992 (PL nº 318, de 1991, na Casa de origem) foi submetido à apreciação, na Câmara dos Deputados, das seguintes comissões: Constituição, Justiça e de Redação; Economia, Indústria e Comércio; e Finanças e Tributação, tendo recebido, em todas, parecer favorável.

Na Justificação do Projeto asseverou o Relator:

"No atual estágio de desenvolvimento do *franchising* em nosso país, não nos parece possível adotar legislação com finalidade diversa da que ora apresentamos. Evitamos o excesso de intervencionismo nas relações entre franqueado e franqueador impedindo, desta forma, a presença de cláusulas obrigatórias que, com o objetivo de proteger determinado contratante, acabaria por tornar a presente lei um empecilho ao relacionamento franqueador franqueado.

Visamos, assim, não contrariar a essência do sistema de franquia que é a parceria. Pretendemos

atingi-la dando condições ao franqueado de conhecer, na íntegra, o negócio ao qual pretende aderir, assegurando-lhe o acesso a informações de forma a que possa decidir quanto à realização ou não do contrato de franquia."

A versão final da Proposição, na Câmara dos Deputados, incorporou 11 (onze) emendas, da lavra da Comissão de Economia, Indústria e Comércio e 1 (uma) da Comissão de Finanças e Tributação, as quais aperfeiçoaram o Projeto.

A esta Douta Comissão caberá o reexame da matéria, em cumprimento ao disposto no artigo 65, "caput", da Constituição Federal.

II.- Do Mérito

A análise do PLC nº 02, de 1992, somente revela o quão oportuna e conveniente foi a sua propositura.

Tendo por objeto a previsão normativa do contrato de franquia empresarial, estabelecendo as regras gerais e básicas, indispensáveis a esse tipo de acordo, o Projeto, ora sob exame, resguardou, no entanto, a liberdade de contratar, evitando excessos na regulamentação da matéria - que poderiam criar sérios empecilhos à celebração dessa forma de contrato, quicá inviabilizando-o.

O Projeto é, portanto, de toda a conveniência e oportunidade, merecendo ser ratificado por esta Casa - haja vista suprir lacuna jurídica, de graves consequências sociais e econômicas, ao regulamentar relação comercial específica, criada com o contrato de franquia empresarial, em franca expansão neste momento no País.

A ratificação, porém, exige, no meu entender, a aprovação de emendas visando a corrigir alguns equívocos, de mérito e de técnica legislativa, constatáveis quando da análise do Projeto.

Dessa forma, entendo que deva ser suprimida, no inciso XI, do artigo 3º, a expressão "...oferecendo ao franqueado relação completa desses fornecedores", a qual torna o Projeto injurídico, pois conflita, frontalmente, com a previsão contida no artigo 178, XII, do Decreto-lei nº 7.903/45, em vigor por força do artigo 128, da Lei 5.772/71 (Código de Propriedade Industrial), que protege a lista de clientes e fornecedores, caracterizando-a como segredo de negócio. A supressão dessa expressão, é, por conseguinte, indispensável à juridicidade da Proposição.

Entendo, também, que o "caput" do artigo 4º deva ser alterado, passando a contemplar a previsão da elaboração anual da Circular de Oferta de Franquia, pelo franqueador. Isto porque ante a complexidade dos dados exigidos para constar na Circular torna-se impraticável a sua manutenção rigorosamente atualizada a cada solicitação de potenciais franqueados.

Na mesma emenda creio ser procedente a alteração do prazo de entrega da Circular de Oferta de Franquia ao franqueado, dos atuais 10 (dez) dias para 30 (trinta) dias, antes da assinatura do contrato. Isto porque o atual prazo é absurdamente irrisório, inviabilizando o exame mais aprofundado da Circular pelo Franqueado, o que poderá vir a prejudicá-lo.

Entendo, ainda, que deva ser acrescido, ao atual artigo 8º, parágrafo único contendo previsão de livre pactuação das cláusulas relativas ao aluguel (renovação e retomada) no contrato de franquia empresarial, e de exceção à aplicação, nos contratos de locação e sublocação de imóvel destinado a operação de franquia, do disposto nos artigos 15, 21 e 51, III e § 1º, *"in fine"*, da Lei nº 8.245, de 18.09.91. Isto porque em face das características peculiares do contrato de franquia - que envolve diversos aspectos como fornecimento de produtos, treinamento, promoções, *marketing* e propaganda - a relação comercial que se estabelece entre franqueado e franqueador é mais íntima e complexa do que uma simples locação comercial, o que torna improcedente a aplicação, a esse tipo de contrato, da lei do inquilinato na sua plenitude e com todas as consequências que desta advêm.

Entendo, afinal, que ao Projeto deva ser acrescida previsão de prazo especial de decadência do direito do franqueado de haver a devolução das quantias paga ao franqueador, ou terceiros por ele indicados, em face do descumprimento do disposto na Lei, tornando-o coincidente com o tempo de contrato. Isto porque a aplicação da

regra geral de decadência, constante no Código Civil, poderá desvirtuar o objetivo da Circular de Oferta de Franquia, que é o de dar transparência ao negócio, e não a postulação de indenizações elevadas, muito após encerrada a relação comercial.

Enfim, apresento ao Projeto três últimas emendas - inteiramente inter-relacionadas - as quais visam a corrigir falha de técnica legislativa. Implicam, essas, a supressão do *caput* e § 1º do artigo 7º - por conterem previsão idêntica à do artigo 4º -, a reestrututuração do parágrafo único do artigo 4º e a renumeração do § 2º, do artigo 7º, como *"caput"* desse artigo - em razão da supressão havida - e, por fim, a inclusão de norma numerada como artigo 8º - em atenção à técnica legislativa -, renumerando-se o atual artigo 8º e os que se lhes seguirem - contendo a previsão do § 3º, do artigo 7º, com o acréscimo da expressão "... com vigência superior a 6 (seis) meses ...", pois não se justifica a aplicação da norma aos contratos com prazo inferior aos 180 (cento e oitenta) dias consignados.

III - Do Parecer

Por todo o exposto, é o meu Parecer favorável à aprovação do PLC nº 02, de 1992, com a inclusão das seguintes Emendas:

Emenda nº 1 - CAE

Suprima-se a expressão *"oferecendo ao franqueado relação completa desses fornecedores"*, constante no inciso XI, do art. 3º, do PLC nº 02, de 1992.

Emenda nº 2 - CAE

Dê-se ao "caput", do artigo 4º, do PLC nº 02, de 1992, a seguinte redação:

"Art. 4º - A Circular da Oferta de Franquia será anualmente elaborada pelo franqueador e deverá ser entregue ao candidato no mínimo 30(trinta) dias antes da assinatura do contrato ou pré-contrato de franquia ou ainda do pagamento de qualquer tipo de taxa pelo franqueado ao franqueador ou empresa ou pessoa ligada a este."

Emenda nº 3 - CAE

Acréscante-se ao art. 8º, do PLC nº 02, de 1992, parágrafo único com a seguinte redação:

"Art. 8º

.....

Parágrafo único "Nos contratos de locação e sublocação de imóvel destinado e vinculado a operação de franquia, as condições relativas ao aluguel, renovação e retomada poderão ser livremente pactuados, não se lhe aplicando o disposto nos artigos 15, 21 e 51, inciso III, e § 1º, "in fine", da Lei 8245/91.

" .

Emenda nº 4 - CAE

Acrescente-se ao PLC nº 02, de 1992, artigo com a seguinte redação:

"Art. Decai o franqueado do direito de haver a devolução das quantias pagas ao franqueador ou terceiros por ele indicados, por descumprimento das exigências estabelecidas nesta Lei, em dois anos a contar do recebimento da Circular de Oferta de Franquia"

Emenda nº 5 - CAE

Dê-se ao parágrafo único do art. 4º, do PLC nº 02, de 1992, a seguinte redação:

"Art. 4º

.....

Parágrafo único. Na hipótese do não cumprimento do disposto no "caput" deste artigo, o franqueado poderá arguir a anulabilidade do contrato e exigir devolução de todas as quantias que já houver pago ao franqueador ou a terceiros por ele indicados, a título de taxa de filiação e royalties, devidamente corrigidas, pela variação da remuneração básica dos depósitos de poupança mais perdas e danos."

Emenda nº 6 - CAE

Dê-se ao art. 7º, do PLC nº 02, de 1992, a seguinte redação:

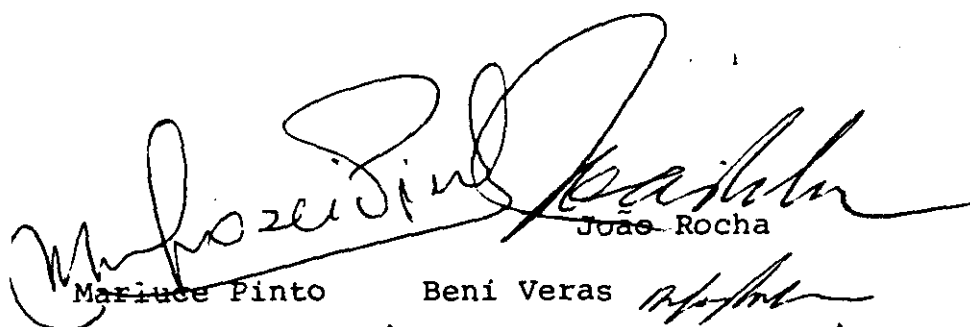
"Art. 7º A sanção prevista no parágrafo único do art. 4º, desta Lei, aplica-se, também, ao franqueador que veicular informações falsas na sua Circular de Oferta de Franquia, sem prejuízo das sanções penais cabíveis."

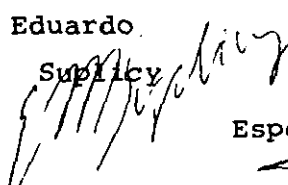
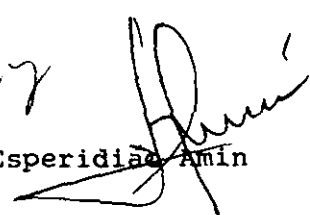
Emenda nº 7 - CAE

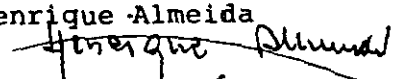
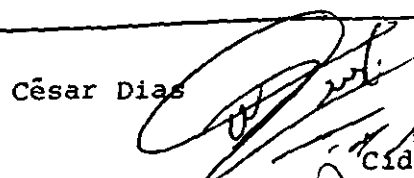
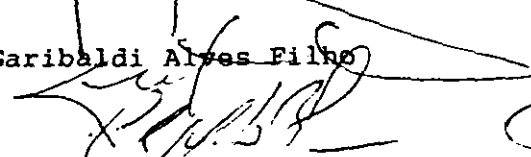
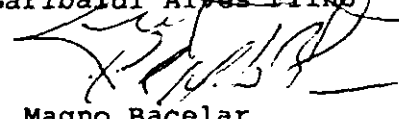
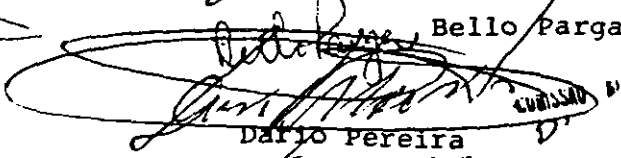
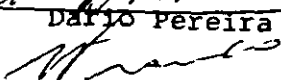
Remunerados o atual art. 8º e os que se lhe seguirem incluir-se, no PLC nº 02, de 1992, norma, numerada como art. 8º, do seguinte teor:

"Art. 8º Nos casos das relações de franquia em curso na data de entrada em vigor desta Lei, e com vigência superior a 6 (seis) meses, em que não haja contrato escrito entre as partes, o franqueador terá o prazo de 180 (cento e oitenta) dias para adaptar-se ao disposto nesta Lei, em especial ao art. 6º."

Sala das Comissões em, 24 de agosto de 1993.

 , Presidente
 João Rocha
 Mariuce Pinto Beni Veras  , Relator

Eduardo  Suplicy
 Esperidião Amín  Mansueto de Lavor
 Elcio Alvares 

Henrique Almeida  César Dias 
 Garibaldi Alves Filho  Cid Sabóia de Carvalho
 Magno Bacelar  Bello Parga
 Dário Pereira 
 Albano Franco 

PARECER Nº 282, DE 1993

DA COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS sobre a Mensagem nº 157, de 1993 (Nº 178, de 13.04.93, na origem), do Senhor Presidente da República que submete à apreciação do Senado Federal, a "Agreed Minute" relativa à dívida da República da Zâmbia, no âmbito do Clube de Paris, assim como o pedido de autorização para a União firmar contrato bilateral de reescalonamento com o Governo Zambiano ou com suas agências governamentais.

Relator: Senador Esperidião Amin

Com a Mensagem nº 157, de 1993, o Sr. Presidente da República submete à apreciação desta Casa a Ata de Entendimentos (Agreed Minute), firmada no âmbito do Clube de Paris em 23 de julho de 1992, referente à consolidação da Dívida Externa da Zâmbia, junto aos credores oficiais e solicita a autorização para que a União possa firmar o respectivo contrato bilateral de reescalonamento dos créditos do Brasil junto ao Governo daquele país, ou suas agências governamentais.

Conforme Exposição de Motivos do Sr. Ministro de Estado da Fazenda, a dívida da Zâmbia vem sendo renegociada há vários anos, tendo o Brasil participado das últimas 3 fases: em março de 1986; julho de 1990 e julho de 1992, ora em apreciação.

Os créditos do Brasil junto ao Governo Zambiano atingem o valor de US\$ 45.200.000,00 (quarenta e cinco milhões e duzentos mil dólares) e decorrem de uma única operação de financiamento à exportação, através do Banco do Brasil, com recursos do extinto Fundo de Financiamento às Exportações - FINEX.

Como se sabe, os acordos celebrados no Clube de Paris estabelecem regras e condições gerais aplicáveis à consolidação e ao reescalonamento de dívidas junto a credores oficiais, a partir dos quais cada credor firmará com o devedor os respectivos contratos bilaterais.

No caso do Brasil, a Constituição estabelece competência privativa ao Senado Federal para autorizar operações externas

de natureza financeira de interesse da União (Art. 52, V). A Resolução nº 50, de 1993, regulamentou esse preceito constitucional, dispondo sobre as operações ativas de financiamento externo com recursos orçamentários da União. Particularmente em seu artigo 8º determina que as operações externas de renegociação ou rolagem de dívida serão submetidas à deliberação do Senado Federal, prestadas todas as informações pertinentes, notadamente aquelas definidas no art. 9º da referida resolução.

Muito embora a Mensagem Presidencial tenha sido encaminhada ao Senado Federal em data anterior à Resolução nº 50/93, a apreciação da mesma sujeita-se às condições e exigências ali definidas, que, no nosso entender, acham-se adequadamente atendidas, o que permite a apreciação do pleito por esta Casa.

De qualquer forma, além da Exposição de Motivos do Sr. Ministro de Estado da Fazenda, deve-se registrar que a Secretaria do Tesouro Nacional e a Procuradoria Geral da Fazenda Nacional manifestaram-se favoravelmente à aprovação das Atas, conforme Pareceres anexos à Mensagem Presidencial.

Observa-se na evolução das negociações, conforme condições previstas nas diversas fases, que o Governo da Zâmbia tem obtido sucessivos reescalamentos junto ao Clube de Paris, e em cada rodada incorporam-se, na dívida afetada, débitos vencidos e não pagos de fases anteriores. Ou seja, a situação daquele país não difere da situação dos demais devedores do 3º Mundo, caracterizada por baixos níveis de renda per capita, problemas crônicos de balanço de pa-

gamentos e incapacidade financeira para saldar compromissos externos. Trata-se de um país pobre do continente africano, relativamente populoso (8 milhões de habitantes) onde a renda per capita é de apenas US\$ 420 (1990) e cuja dívida pública externa de longo prazo, responsável pela quase totalidade dos débitos, atingiu US\$ 4,7 bilhões em 1990, conforme últimos dados do FMI. Nos anos 80, o desempenho econômico do país foi sofrível, pois sua taxa média anual de crescimento foi de 0,8% ao ano, enquanto a taxa de crescimento anual da população atingiu 3,7%. Além disso, os indicadores sociais, tais como, expectativa de vida de apenas 50 anos, 27% de analfabetismo e taxa de mortalidade infantil de 82 para cada 1.000 nascidos-vivos confirmam o trágico quadro econômico-social daquela nação africana.

Na última rodada de negociações, que culminou na Ata ora em exame, alguns países optaram pela redução de 50% da dívida (principal e juros) devida entre junho de 1992 e março de 1995, período no qual a Zâmbia executará um programa de forte ajuste econômico e financeiro, endossado pelo FMI. O Brasil, juntamente com os Estados Unidos, optou por um reescalonamento de longa maturação (25 anos, inclusive 14 anos de carência), mas com juros baseados na Taxa Adequada de Mercado, a ser determinada bilateralmente entre os Governos do Brasil e da República da Zâmbia.

Deve-se ressaltar que o Poder Executivo não enviou informações sobre a taxa de juros definitiva do contrato, nem sobre as possíveis implicações financeiras decorrentes deste reescalonamento de dívida, contraída originalmente junto ao Banco do Brasil.

É importante enfatizar também que a Mensagem do Senhor Presidente da República submete à aprovação do Senado Federal

as "Atas de Entendimento" (Agreed Minute) relativas à dívida da Zâmbia, no âmbito do Clube de Paris, assim como pedido de autorização para a União firmar contrato bilateral de reescalonamento com o Governo Zambiano ou com suas Agências Governamentais"

Como explicitado na própria Mensagem, essas Atas de Entendimento "estabelecem regras e princípios gerais aplicáveis à consolidação e ao reescalonamento da dívida da Zâmbia, a serem observados pelos diversos credores daquele país, signatários das Atas de Entendimento, que podem modificar a opção escolhida até a assinatura do respectivo acordo bilateral.

A despeito da discussão acerca da natureza jurídica desses acordos multilaterais (Agreed Minute), o fato é que os mesmos se inserem no âmbito da competência constitucionalmente atribuída ao Congresso Nacional (art. 49, I, CF).

Seu desdobramento a nível de acordo bilateral de reescalonamento de dívidas da Zâmbia para com a União, por corresponder à operação externa de natureza financeira de interesse da União, esta sim, sujeita-se à prévia autorização do Senado Federal, conforme determina o inciso V do art. 52 da Constituição Federal.

Face ao exposto, opinamos favoravelmente ao pedido de autorização para que a União possa celebrar o contrato bilateral nos termos do seguinte:

PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 70, , DE 1993

Autoriza a União a celebrar o contrato bilateral de reescalonamento de seus créditos junto à República da Zâmbia, ou suas agências, renegociados no âmbito do Clube de Paris, em 23 de julho de 1992.

O Senado Federal resolve:

Art. 1º É a União, nos termos do Art. 52, inciso V, da Constituição Federal, autorizada a celebrar o Contrato Bilateral com a República da Zâmbia, ou suas Agências Governamentais, relativo aos créditos do Brasil renegociados no âmbito do Clube de Paris, de acordo com os parâmetros fixados nas Atas de Entendimento (Agreed Minutes), acordadas em 04.03.1986 (Fase III); 12.07.1990 (Fase IV); e 23.07.1992 (Fase V).

Art. 2º O valor de principal e juros do crédito do Brasil objeto desta autorização é de US\$ 45.200.000 (quarenta e cinco milhões e duzentos mil dólares), posição não consolidada em 01.06.92, sendo que 100% dos valores de principal e de juros (excluindo juros sobre atrasados) devidos em 30 de junho de 1992, inclusive, e não-pagos e 100% dos valores de principal e de juros (excluindo juros sobre atrasados) devidos a partir de 1º de julho de 1992 até 31 de março de 1995, inclusive, e não-pagos sobre os créditos, empréstimos e consolidações citados nos parágrafos 1a), 1b) e 1c) constantes da Ata de Entendimentos datada de 23 de julho de 1992, serão reescalonados da seguinte forma:

I - prazo: 25 anos, com 14 anos de carência;

II - taxa e condições de juros: serão determinadas bilateralmente entre a União e o Governo da República da Zâmbia, com base na Taxa Apropriada de Mercado, nos termos da mencionada Ata de Entendimentos.

Art. 3º Aplica-se a esta autorização, no que couber, o disposto na Resolução 82/90 do Senado Federal.

Art. 4º A União encaminhará ao Senado Federal cópia do contrato bilateral a que se refere a presente autorização, no prazo de 15 dias após a assinatura do respectivo instrumento e devidamente traduzido para a língua portuguesa.

Art. 5º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Comissões, em 24 de agosto de 1993.

João Rocha, Presidente

Bello Parga, Relator

Esperidião Amin

Mansueto de Lavor

Eduardo Suplicy

Dario Pereira

Elcio Alvares

Magno Bacelar

Cid Sabóia de Carvalho

Cesar Dias

Beni Veras

Garibaldi Alves Filho

Almir Gabriel

Henrique Almeida

Albano Franco

PARECER Nº 283 , DE 1993.

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 5, de 1993, que "Dispõe sobre a doação, a estabelecimentos públicos de ensino, de mercadorias apreendidas por contrabando ou descaminho."

RELATOR: Senador ESPERIDIÃO AMIN

I

De autoria do eminente Senador DARIO PEREIRA, o presente Projeto de Lei do Senado nº 5, de 1993, ementado à epígrafe, compõe-se de cinco artigos dispondo o seguinte:

a) o art. 1º do Projeto estabelece a regra de que, salvo determinação em contrário, em cada caso, de autoridade judiciária, as mercadorias apreendidas objeto de pena de perdimento por dano ao Erário, aplicada em decisão administrativa, mesmo pendente de apreciação judicial, serão destinadas à incorporação ao patrimônio de estabelecimentos públicos de ensino; o § 1º esclarece que se incluem, expressamente, nas mercadorias aludidas no *caput*, material de informática, filmadoras, retroprojetores, videocassetes e equipamentos de gravação, reprodução e ampliação de som, além de todos os outros que possam ser utilizados para fins educacionais; e o § 2º ressalva que as demais mercadorias apreendidas continuarão a

ser destinadas conforme as normas em vigor, citadas no *caput*;

b) o art. 2º regula a forma de distribuição das referidas mercadorias, pela Secretaria da Receita Federal, sob orientação do Ministério da Educação e do Desporto, segundo critérios de compensação das desigualdades das regiões em termos de indicadores educacionais; no § 1º desse artigo, faculta-se às instituições federais de ensino e às Secretarias de Educação estaduais e municipais cadastrarem-se junto à Secretaria da Receita Federal para se candidatarem a receber tais mercadorias apreendidas; já o § 2º prevê como a Secretaria da Receita Federal e o Ministério da Educação e do Desporto se articularão para operacionalizarem tal distribuição, cujas despesas de transporte caberão às instituições beneficiadas, segundo o § 3º;

c) prevê o art. 3º, entretanto, que a destinação será imediata quando se tratar de semoventes ou mercadorias que exijam condições especiais de armazenagem;

d) os arts. 4º e 5º cuidam, respectivamente, da vigência dessa Lei na data de sua publicação e da revogação expressa das disposições em contrário.

2. Na Justificação, o preclaro Autor argumenta que:

a) as autoridades, ao longo do ano fiscal, apreendem, por contrabando ou descaminho, apreciável quantidade de equipamentos

que ficam armazenados, em lenta deterioração, até serem leiloados ou receberem outro destino, o que causa prejuízo considerável ao País e ao seu povo;

b) paralelamente, é notória a carência de recursos, sobretudo para despesas de capital, por parte dos estabelecimentos públicos de ensino, federais, estaduais e municipais, em qualquer nível;

c) sendo a educação um investimento que determinou a ascensão ou recuperação de tantos países, cumpre contribuir para o suprimento de nossas deficiências nessa área, mediante a distribuição dessas mercadorias, consoante preconizado no Projeto de Lei, sempre que utilizáveis para fins educacionais, constituindo-se em nova fonte de meios que reduzirá a penúria da educação brasileira.

3. A matéria foi distribuída a esta Comissão para decisão terminativa, não tendo sido apresentadas emendas no prazo regimental.

II

4. Afigura-se-nos altamente meritório o presente Projeto de Lei, sob o aspecto econômico e financeiro, dadas as razões oferecidas pelo eminente Autor em sua Justificação.

5. Realmente, o Projeto prioriza os estabelecimentos públicos de ensino - da União, dos Estados, do Distrito Federal e

dos Municípios -, desde a educação pré-escolar ao ensino superior, no tocante à distribuição de mercadorias apreendidas, notadamente, material de informática, filmadoras, retroprojetores, videocassetes e equipamentos de som, que possam ser utilizados para fins educacionais.

5.1. A forma como será operacionalizada essa destinação de mercadorias apreendidas obedecerá, muito justamente, a "critérios de compensação das desigualdades das regiões, em termos de indicadores educacionais" (art. 2º), mediante articulação entre o Ministério da Educação e do Desporto e a Secretaria da Receita Federal, perante a qual poderão cadastrar-se as entidades interessadas.

5.2. Entretanto as demais mercadorias apreendidas - que não se prestem a fins educacionais - continuarão a ser destinadas conforme as normas em vigor (§ 2º do art. 1º do Projeto), ou seja, o art. 3º do Decreto-lei nº 1.455, de 7 de abril de 1976, com a redação dada pelo art. 83, II, da Lei nº 7.450, de 23 de dezembro de 1985 (*caput* do art. 1º do Projeto).

6. Inobstante, parece-nos que o Projeto de Lei sob exame poderá ser, ainda, aperfeiçoado, consoante Emendas oferecidas adiante. Caberia explicitar: a) ao final do § 1º do art. 1º, que se incluem no conceito de mercadorias do *caput*, além de quaisquer equipamentos "para fins educacionais", também "de pesquisa científica e de extensão universitária"; b) e ao final do *caput* do art. 2º, que a distribuição das mercadorias será feita segundo os critérios ali es-

tabelecidos, "em termos de indicadores educacionais", mas, também, "e de necessidades emergenciais das instituições públicas de ensino, de pesquisa e de extensão."

III

7. Em face do exposto, é de concluir pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 5, de 1993, aperfeiçoado com a adoção das seguintes Emendas:

Emenda CAE nº 01

Dê-se ao § 1º do art. 1º do PLS nº 5, de 1993, a seguinte redação:

"Art. 1º

§ 1º Incluem-se, expressamente, nas mercadorias a que se refere o caput deste artigo, material de informática, filmadoras, retroprojetores, videocassetes e equipamentos de gravação, reprodução e ampliação de som, além de todos os outros que possam ser utilizados para fins educacionais, de pesquisa científica e de extensão universitária."

Emenda CAE nº 02

Dê-se ao caput do art. 2º do PLS nº 5, de 1993, a seguinte redação:

"Art. 2º As mercadorias a que se refere o artigo anterior serão distribuídas pela Secretaria da Receita Federal, com a orientação do Ministério da

Educação e do Desporto, segundo critérios de compensação das desigualdades das regiões, em termos de indicadores educacionais, e de necessidades emergenciais das instituições públicas de ensino, de pesquisa e de extensão."

Sala das Comissões em, 24 de agosto de 1993

g.:

João Rocha

Presidente

Relator

Esperidião Amin

Marluce Pinto

Cid Sabôia de Carvalho

Mansueto de Lavor

Beni Veras

Elcio Alvares

César Dias

Almir Gabriel

Henrique Almeida

Albano Franco

Bello Parga

Eduardo Suplicy

Magno Bacelar

Garibaldi Alves Filho

Dario Pereira

TEXTO FINAL APROVADO NA COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS

SOBRE O PROJETO DE LEI DO SENADO nº 5, de 1993 que "dispõe sobre a doação, a estabelecimentos públicos de ensino, de mercadorias apreendidas por contrabando ou descaminho.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º - As mercadoria apreendidas de que trata o Art. 30 do Decreto-lei nº 1.455, de 7 de abril de 1976, com a redação dada pelo art. 83, inciso II, da Lei nº 7.450, de 23 de dezembro de 1985, salvo determinação em contrário, em cada caso, de autoridade judiciária, serão destinadas à incorporação ao patrimônio de estabelecimentos públicos de ensino.

§ 1º - Incluem-se, expressamente, nas mercadorias a que se refere o caput deste artigo, material de informática, filmadoras, retroprojetores, videocassetes e equipamentos de gravação, reprodução e ampliação de som, além de todos os outros que possam ser utilizados para fins educacionais, de pesquisa científica e de extensão universitária.

§ 2º - As demais mercadorias apreendidas continuarão a ser destinadas conforme as normas em vigor.

Art. 2º - As mercadorias a que se refere o artigo anterior serão distribuídas pela Secretaria da Receita Federal, com a orientação do Ministério da Educação e do Desporto, segundo critérios de compensação das desigualdades das regiões, em termos de indicadores educacionais, e de necessidades emergenciais das instituições públicas de ensino, de pesquisa e de extensão.

§ 1º - As instituições federais de ensino, bem com as Secretarias de Educação dos Estados, Distrito Federal e Municípios, poderão se cadastrar junto ao Ministério da Educação para se candidatarem a receber as mercadorias apreendidas, designando responsável para os respectivos contatos.

§ 2º - A Secretaria da Receita Federal encaminhará periodicamente lista das mercadorias apreendidas nos termos do art. 1º e seus parágrafos ao Ministério da Educação e do Desporto, que indicará as instituições federais de ensino e, se for o caso, as Unidades Federadas e os Municípios aptos a recebê-las, conforme sua adequação aos diferentes tipos de estabelecimentos.

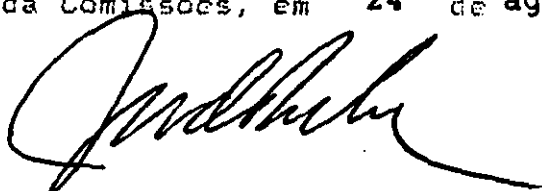
§ 3º - Caberá às instituições beneficiadas o pagamento das despesas de transporte.

Art. 3º - Quando se tratar de semoventes ou mercadorias que exijam condições especiais de armazenagem, a destinação será imediata.

Art. 4º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 5º - Revogam-se as disposições em contrário.

Sala da Comissão, em 24 de agosto de 1993.



, Presidente.

PARECER Nº 284, DE 1993

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, ao Projeto de Lei da Câmara nº 102, de 1993, que "Altera dispositivos dos Decretos-leis nºs 1001 e 1002, de 21 de outubro de 1969, Código Penal Militar e de Processo Penal Militar, respectivamente".

RELATOR: Senador CID SABOIA DE CARVALHO

Vem a esta Comissão, para exame, o Projeto de Lei da Câmara nº 102, de 1993, de iniciativa da ilustre Comissão Parlamentar de Inquérito da Câmara que investiga o extermínio de crianças e adolescentes, que "Altera dispositivos dos Decretos-leis nºs 1001 e 1002, de 21 de outubro de 1969, Código Penal Militar e de Processo Penal Militar, respectivamente".

A iniciativa, que não recebeu emendas no prazo regimental, pretende incluir na letra c, do inciso II, do art. 9º do Decreto-lei 1001, a expressão "ou atuando em razão da função" e revogar a letra f daquele inciso, que dispõe ser crime militar em tempo de paz o ilícito praticado por militar em situação de atividade ou assemelhado que, embora não estando em serviço, usa armamento de propriedade militar, ou qualquer material bélico, sob guarda, fiscalização ou administração militar, para a prática do ato ilegal. Acrescenta parágrafo único àquele artigo, com o seguinte teor:

"Parágrafo único. Os crimes de que trata este artigo, quando dolosos contra a vida, cometidos contra civil, serão de competência da justiça comum (grifo nosso)".

Além disso, por coerência com as sugestões anteriores, propõe a alteração do Decreto-lei nº 1002, de 21 de outubro de 1969, Código do Processo Penal Militar, passando para a competência da justiça comum os crimes dolosos contra a vida e prevendo que, nesses casos, o Inquérito Policial Militar deva ser encaminhado àquele foro comum (grifo nosso).

Em sua justificação, os ilustres membros da Comissão Parlamentar de Inquérito que investiga o extermínio de crianças e adolescentes e a quem cabe a iniciativa da proposição, afirmam:

"(...) surge a constatação de que o julgamento de policiais militares envolvidos com o extermínio é muitas vezes permeado pelo corporativismo, que gera verdadeiro sentimento de impunidade nos criminosos fardados (grifo nosso)."

Entendemos que os membros da comissão levantaram com acerto as manifestações da "doença", enquanto a visão clara e objetiva das causas e do remédio apropriado, dependerá de novos trabalhos que o caso impõe.

Ao analisarmos a proposição e sua justificação, fica patente que os proponentes não consideraram que a lei penal militar tem abrangência federal, destinando-se, prioritariamente, às Forças Armadas, embora estendendo-se às corporações militares estaduais (policiais militares), cuja impunidade é denunciada. Ao mesmo tempo, entendem que a impunidade resulta da sistemática vigente na fase processual do ciclo da persecução criminal, visto que aceitam como válidas e eficazes as conclusões do Inquérito Policial Militar (vide art. 2º da iniciativa).

No que diz respeito à revogação do disposto na letra f, do inciso II, do art. 9º do Decreto-lei 1001, a análise superficial nos leva a considerar a medida justa e lógica.

Como ponto de partida do raciocínio, há uma consideração fundamental. Se um crime for cometido por um militar das Forças Armadas que não esteja em serviço, utilizando armamento militar ou material bélico, fora de área sujeita à administração militar (se em área sob administração militar o delito recairia na letra b, do inciso II), é altíssima a probabilidade de que, ao menos, um dos seguintes crimes, caracteristicamente militares, tenha sido praticado: furto, furto de uso ou roubo de arma ou material bélico. Se essa arma ou material bélico foram desviados para o cometimento de outro crime, por exemplo, matar alguém, estabelece-se a conexão entre os dois delitos.

Não há exemplo de dispositivo jurídico que permita ou recomende o julgamento, em separado, de crimes conexos, em mais de um tribunal, além disso, em foros diferentes. E isso é compreensível, porque somente o julgamento comum de delitos conexos permite a exata compreensão da culpabilidade do agente, dos motivos, das circunstâncias e das conseqüências do crime, fundamentais para a aplicação da pena.

Resta a verdade de que a Sociedade já não admite julgamento especial para quem cometeu crime comum. A Justiça Militar é levada, pela lei atual, a examinar casos que cabem, por inteiro, na Justiça Comum. A cada dia que passa fatos revoltantes são contados pela imprensa e isso leva à necessidade inadiável de modificações urgentes.

Na Câmara dos Deputados, como se verifica de modo fácil, houve grande empenho. Claro que restam senões. Não fora a urgência que o tema requer, poderia o Senado Federal, como Casa Revisora, adotar algumas alterações. Por exemplo, vale salientar, tem fundada razão o brilhante Deputado Hélio Bicudo quando indaga a razão pela qual somente o crime doloso contra a vida praticado contra civil é que terá seu encaminhamento para a Justiça comum. Por que não os demais crimes?

Uma emenda senatorial poderia atender ao empenho do parlamentar em questão. Mas, ante a urgência, há de se esperar por uma outra oportunidade que deve existir próxima para, então, darmos um sentido mais amplo ao questionado. O avanço alcançado é substancial, não há dúvida alguma.

Há mesmo certas preocupações que se não justificam. Se um militar, na vigilância de sua unidade, por imperativo de seu dever funcional, é levado a matar alguém, em circunstância que não permita outra saída, claro que nem crime estará havendo, ante a clareza da excludente. O dolo não seria lembrado e nem mesmo a culpa. Ressaltaria a excludente.

Por certo as modificações propostas no presente projeto de lei levarão, depois do episódio da sanção, a que novas determinações sejam baixadas na orientação dos inquéritos que se imponham nas unidades onde o caso por acaso vier a se registrar.

Mas, na verdade, a presente propositura não atinge à Justiça Militar, não a desconstitui ou cria obstáculos. Muito pelo contrário, haverá um melhor tratamento jurídico para que se saiba o que vai à justiça especializada e o que se destina à justiça comum. Nada transcende ao Poder Judiciário por conta das modificações.

O foro militar é especial. Nas suas dimensões não cabe o dolo no crime contra a vida, o que não significa que sempre que morrer alguém, por morte provocada, haverá necessariamente o dolo. A ocorrência tipicamente militar, em que alguém venha a perder a vida, não consoma o dolo, mesmo pela natureza do fato. E, concluindo o inquérito pela existência da excludente e julgando a justiça especializada de outro modo, nada impedirá que os autos sejam remetidos para a justiça comum, mesmo nessa fase.

Depois que o presente projeto de lei for transformado em lei, após a determinação presidencial através da sanção, os inquéritos policiais militares terão novas diretrizes, a serem impostas depois que a nova ordem legal estiver sendo observada.

Não há preocupações maiores. Apenas devemos varrer os absurdos técnicos e que resultam em uma atividade indevida da justiça especializada, mal utilizada por equívocos da própria legislação. Nem se pense que o julgamento na justiça comum é mais rigoroso do que aquele que ocorre na justiça militar. Se fizermos um exame estatístico terminaremos, é bem provável, por concluir que a justiça especializada é até mais rigorosa,

pois já houve caso em que alguém condenado em foro militar logrou, por fim, o desaforamento do processo e na justiça comum ganhou absolvição.

A questão é técnica, acima de tudo técnica mas que, por fim, permite ao povo ver criminosos comuns na justiça comum. As ocorrências militares, notadamente no campo disciplinar, são especiais por sua própria natureza.

A justificação do projeto é breve e muito ligada ao extermínio de crianças, numa seqüência que realmente atormenta. Escrita a idéia, proposto o pensamento, tudo passa a transcender o desejo fixado, para resultar em um aproveitamento mais hábil e mais amplo.

Por isso somos pela aprovação do presente projeto, na forma de como foi remetido pela Câmara dos Deputados. É oportuno, de boa técnica e atende ao exame quanto à constitucionalidade.

É o parecer.

Sala das Comissões, em 25 de agosto

de 1993.

Iram Saraiva, Presidente.

Senador CID SARAIVA DE CARVALHO

Relator

Lourival Baptista

João Franca

César Dias

Jutaby Magalhães

Josephat Marinho

Gilberto Miranda

Amir Lando

Pedro Teixeira

Luiz Alberto de Oliveira

Magno Bacelar

Carlos Antônio D'Carli

Afonso Camargo

Wilson Martins

Wilson Carneiro

PARECER Nº 285, DE 1993

**Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO,
JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o Projeto
de Lei da Câmara nº 149, de 1993, que
"Cria a Secretaria Nacional de
Entorpecentes e dá outras providências".**

Relator: Senador PEDRO TEIXEIRA

I - Do relatório

O Projeto de Lei da Câmara nº 149, de 1993, de autoria do Poder Executivo da União, tramita em regime de urgência nos termos dos §§ 1º e segs. do art. 64 da Constituição Federal, e tem por finalidade a criação da Secretaria Nacional de Entorpecentes, no âmbito do Ministério da Justiça, a funcionar como órgão central do Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão de Entorpecentes, de que trata o art. 3º da Lei nº 6.368, de 21 de outubro de 1976.

Define o Projeto, como competência principal da supracitada Secretaria, as tarefas de supervisionar, acompanhar e fiscalizar a execução das normas estabelecidas pelo Conselho Federal de Entorpecentes e exercer a administração das atividades relacionadas com o tráfico e uso de substâncias que determinem dependência física ou psíquica.

À Secretaria Nacional de Entorpecentes é, ainda, atribuída a incumbência de promover a integração ao Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão de Entorpecentes dos órgãos dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que exerçam atividades concernentes à prevenção, fiscalização e repressão de entorpecentes e substâncias que determinem dependência física ou psíquica.

Segundo o Projeto, deverão ser submetidos à supervisão técnica da Secretaria Nacional de Entorpecentes os diversos órgãos da administração pública Federal, no art. 4º discriminados, que têm atividades relacionadas à prevenção ao uso indevido de produtos e substâncias que determinem dependência física ou psíquica, disciplinadas pelo Conselho Federal de Entorpecentes, sem prejuízo da subordinação administrativa aos órgãos em cuja estrutura estejam integrados.

Quanto a sua estrutura, a Secretaria Nacional de Entorpecentes será dividida em dois Departamentos, a saber: o de Supervisão Técnica e Normativa e o de Acompanhamento e Fiscalização, cada um composto por duas divisões, a terem suas organizações e funcionamento regulados em ato do Poder Executivo.

No Projeto está prevista a criação de nove cargos em comissão, todos de Direção e Assessoramento Superior - DAS.

Por fim, são propostas alterações nos arts. 1º, 2º e 5º da Lei nº 7.560, de 19 de dezembro de 1986, que *"Cria o Fundo de Prevenção, Recuperação e de Combate às Drogas de Abuso, dispõe sobre os bens apreendidos e adquiridos com o produto de tráfico ilícito de drogas ou atividades correlatas, e dá outras providências"*.

No tocante ao referido art. 1º, a alteração proposta tem por fim transferir a gestão do FUNCAB do Conselho Federal de Entorpecentes - CONFEN à Secretaria Nacional de Entorpecentes. Propõe, ainda, modificar a denominação do Fundo de Prevenção, Recuperação e de Combate às Drogas de Abuso - FUNCAB, que passará a ser chamado de Fundo de Prevenção, Recuperação e de Combate ao Abuso de Drogas.

Quanto ao art. 2º da citada Lei, o que se pretende é a modificação na constituição das receitas do FUNCAB, por proposta introduzida no Projeto em decorrência de emenda da Relatora na Comissão de Defesa Nacional da Câmara dos Deputados, por fim acolhida no Plenário daquela Casa. A alteração objetiva definir novas fontes de recursos do que se

constituem as receitas do FUNCAB. Assim, ao passo em que atualmente a receita da FUNCAB é constituída pelos cinco itens especificados nos incisos do artigo em comento, a emenda da Câmara visa substituí-los por *"recursos de outras origens, inclusive de recursos ou financiamentos externos e internos, e os oriundos de participação na apreensão de bens móveis e imóveis utilizados no tráfico de drogas, conforme dispuser a lei"*.

Por derradeiro, as alterações propostas no art. 5º da Lei nº 7.560/86, da mesma forma introduzidas por Emenda da Comissão de Defesa Nacional da Câmara dos Deputados, têm por escopo principal acrescentar parágrafo único ao referido artigo, estabelecendo a proporcionalidade com que devem ser destinados os recursos do FUNCAB, ficando assim definida a proporcionalidade: quarenta por cento, havidos por sentença judicial relacionada à repressão ao tráfico ilícito de drogas serão destinados à Polícia Federal e a convênios com a Polícia Estadual responsável pela investigação que deu origem à decretação do procedimento; vinte por cento para sua gestão; e quarenta por cento para a prevenção.

Não foram oferecidas emendas no prazo regimental.

É o relatório.

II - Da constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade

À Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania é atribuída a competência para opinar sobre a constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e mérito da matéria em exame, conforme dispõe o art. 101 do Regimento Interno.

Tratando-se de proposição que versa sobre criação, estruturação e atribuições de Ministério e órgão da administração pública e, ainda, sobre criação de cargos públicos, encontra-se em consonância com o art. 48, incisos X e XI da Constituição Federal, que dispõem sobre a competência do Congresso Nacional para apreciar matérias desta natureza.

Em outro aspecto, está observada a competência privativa do Presidente da República quanto à iniciativa legislativa, nos termos do disposto no art. 61, inciso II, alíneas "a" e "e", do texto constitucional.

Não há vícios quanto à juridicidade da proposição.

Quanto à técnica legislativa, entendemos que a matéria deva merecer reparos na redação adotada no art. 11 do Projeto, pertinente à modificação proposta no art. 2º da Lei nº 7.560/86, por intermédio de Emenda acolhida pela Câmara dos Deputados, de autoria da Relatora da matéria na Comissão de Defesa Nacional daquela Casa. A redação não nos pareceu clara. Também não encontramos justificção respectiva que nos levasse a compreender exatamente o propósito da modificação pretendida. Quer nos parecer que a intenção da autora não foi esvaziar as fontes de recursos do FUNCAB. Por conseguinte, ao nosso ver, para melhor compreensão do texto legislativo em exame deve permanecer inalterada a legislação em vigor no que diz respeito aos itens que constituem a receita do FUNCAB, que são os incisos I a IV e parágrafo único do art. 2º em comento (cuja legislação citada anexamos nesta oportunidade), merecendo ser acrescido de inciso V como mais uma fonte de receita, aproveitando-se nesse dispositivo, dentro do possível, o conteúdo da proposição em apreço da Comissão de Defesa Nacional da Câmara dos Deputados, na forma da seguinte emenda:

Emenda nº 1

Dê-se a seguinte redação ao art. 11 do Projeto de Lei da Câmara nº 149, de 1993:

"Art. 11.

.....

Art. 2º Constituirão recursos do FUNCAB:

I- dotações específicas estabelecidas no orçamento da União;

II- doações de organismos ou entidades nacionais, internacionais ou estrangeiras, bem como de pessoas físicas ou jurídicas nacionais ou estrangeiras;

III- recursos provenientes da alienação dos bens de que trata o art. 4º desta Lei;

IV- recursos provenientes de emolumentos e multas, arrecadados no controle e fiscalização de drogas e medicamentos controlados, bem como de produtos químicos utilizados no fabrico e transformação de drogas de abuso.

V- recursos de outras origens, inclusive os provenientes de financiamentos externos e internos.

Parágrafo único. Os saldos verificados no final de cada exercício serão automaticamente transferidos para o exercício seguinte, a crédito do FUNCAB.

....."

Da mesma forma, entendemos deva merecer reparos o texto do mesmo art. 11 do Projeto, quanto à proposta de adição de parágrafo único ao art. 5º da Lei nº 7.560/86. Essa alteração foi introduzida no Projeto por conta de emenda apresentada também pela Relatora da matéria na Comissão de Defesa Nacional da Câmara dos Deputados. Assim como no caso do art. 2º, cujo exame deu origem à Emenda nº 1 proposta neste Parecer, a questão pela qual nos insurgimos contra a redação dada é de falta de clareza de propósitos e de desconformidade com as considerações aduzidas como fundamento da Emenda.

Senão vejamos. A Relatora da matéria na Comissão de Defesa Nacional da Câmara dos Deputados argumenta, em

seu Parecer, que a Polícia Federal não foi contemplada com "os recursos que o artigo 11 do Projeto de Lei parece ordenar." Continua dizendo que "é sabido que a cada missão correspondem os meios para executá-la." E conclui pela necessidade de especificar a destinação de "recursos adequados para a Polícia Federal cumprir sua missão constitucional no que respeita ao combate ao tráfico, mas sem excluir meios para que as magnas tarefas da Secretaria Nacional de Entorpecentes possam ser levadas a cabo".

No entanto, a redação pela qual optou a Deputada e que foi acolhida pelo Plenário da Câmara dos Deputados é confusa e não corresponde, em parte, ao consenso a que alega ter chegado em reunião realizada no Ministério da Justiça com autoridades daquele Ministério e da Polícia Federal, que deu origem à redação do dispositivo em causa. Pelas razões expostas, e, tomando como base informações trazidas pela própria Relatora da matéria na Comissão de Defesa Nacional da Câmara dos Deputados em seu Parecer - que nesta oportunidade faço juntar-se ao processado -, apresentamos a seguinte emenda ao Projeto em apreciação:

Emenda nº 2

Dê-se a seguinte redação ao art. 11 do Projeto de Lei da Câmara nº 149, de 1993:

"Art. 11.

.....

Art. 5º

Parágrafo único. Quarenta por cento dos recursos do FUNCAB de que trata o item III do art. 2º desta Lei serão destinados à Polícia Federal e a convênios com a Polícia Estadual responsável pela investigação que deu origem à decretação do procedimento."

III - Do mérito

A Constituição Federal deu especial relevância ao tema do combate e prevenção ao tráfico e uso de drogas, conforme se depreende dos diversos dispositivos nela inseridos que tratam da matéria (arts. 5º, incisos XLIII e LI; 144, § 1º, inciso II; 227, § 3º, inciso VI; e 243, parágrafo único).

O Ministro da Justiça, na Exposição de Motivos que acompanha a Mensagem de encaminhamento do Projeto ao Congresso Nacional, ressalta a necessidade da criação de um órgão singular, na estrutura do Ministério da Justiça, com a competência exclusiva de acompanhamento, fiscalização e consecução da política nacional de entorpecentes traçada pelo CONFEN.

Não nos resta dúvida de que a matéria, em sua essência, é oportuna e louvável no seu mérito, cuja aprovação pelo Congresso Nacional dotará o Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão de Entorpecentes de um importante órgão para a consecução da tarefa primordial de supervisionar, acompanhar e fiscalizar a execução das normas estabelecidas pelo CONFEN.

Não obstante, detectamos a existência de uma superposição de competências entre a Secretaria Nacional de Entorpecentes, que ora se propõe criar, e o Conselho Nacional de Entorpecentes.

Como se vê da leitura do art. 2º do Projeto, à Secretaria Nacional de Entorpecentes é atribuída a competência não apenas de supervisionar, acompanhar e fiscalizar a execução das normas estabelecidas pelo CONFEN, como também a de **exercer** a administração, a coordenação geral, a supervisão, o controle e a fiscalização das atividades relacionadas com o tráfico e uso de substâncias que determinem dependência física ou psíquica.

Verifica-se, assim, um conflito de competência a teor do disposto no art. 4º do Decreto nº 85.110, de 2 de setembro de

1980, em que ao Conselho Federal de Entorpecentes é conferida a atribuição, dentre outras, de exercer a coordenação geral, supervisão, controle e fiscalização das atividades relacionadas com o tráfico e uso de entorpecentes e substâncias que determinem dependência física ou psíquica.

Ao nosso ver, a substituição, no art. 2º, do termo **exercer** - que traduz função, atribuição - pelo termo **executar** - que significa ação, implementação - solucionaria o conflito de competências, pois ficaria o Conselho incumbido das tarefas de normatização, estabelecimento de políticas e diretrizes, supervisão e coordenação geral dessa política, e a Secretaria com a incumbência da execução da parte operacional, envolvendo e integrando - conforme dispõe o art. 4º do Projeto em análise - as diversas instituições e repartições que lidam ou colaboram com a execução desta política.

Há que se ressaltar que o Conselho é um órgão colegiado representativo, traduzindo uma expressão democrática e especializada da sociedade que não poderia ser substituída, com vantagem, pela visão unilateral de um executivo que dirigisse a referida Secretaria.

Propomos, assim, a seguinte emenda dando nova redação ao art. 2º do Projeto:

Emenda nº 3

No art. 2º, onde se lê " ... *exercer a administração, a coordenação geral ...* ", leia-se " ... *executar a administração, a coordenação geral ...* ".

Em outro aspecto, a redação do art. 3º do Projeto não se coaduna, no nosso entender, com a função específica do Conselho Federal de Entorpecentes, conforme a legislação que o criou na condição de "cabeça do sistema", por ser o órgão normativo, delineador de políticas e diretrizes, e por isto denominado na legislação que o instituiu como "órgão central". Na

verdade, verifica-se ser a Secretaria Nacional de Entorpecentes um órgão central de execução, enquanto o Conselho Federal de entorpecentes seria o órgão central de políticas e diretrizes. Por essas razões, propomos, por intermédio da seguinte emenda, a supressão do art. 3º do Projeto:

Emenda nº 4

Suprima-se o art. 3º do Projeto de Lei da Câmara nº 149, de 1993, renumerando-se os demais.

Para finalizar, sugerimos, por intermédio da emenda a seguir apresentada, modificação no art. 11 do Projeto, no que concerne à alteração proposta no art. 1º da Lei nº 7.560/86, a fim de que os recursos do FUNCAB, que passarão a ser geridos pela Secretaria Nacional de Entorpecentes, devam ter o seu plano de aplicação e projetos submetidos à apreciação prévia do Conselho Federal de Entorpecentes.

Entendemos que a transferência, pura e simples, da gestão dos recursos do FUNCAB não garante a sua boa aplicação no sentido da otimização e da consecução dos objetivos da política nacional sobre drogas, que é atribuição do referido Conselho. Com efeito, ao abdicar da gerência dos recursos, deveria o Conselho manter a atribuição de apreciar o orçamento, isto é, o plano de aplicação desses mesmos recursos e os projetos por eles financiados.

Por essas razões, propomos a seguinte emenda:

Emenda nº 5

Dê-se a seguinte redação ao art. 11 do Projeto de Lei da Câmara nº 149, de 1993:

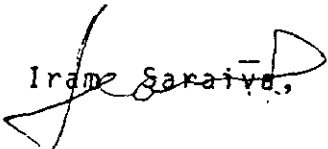
"Art. 11.

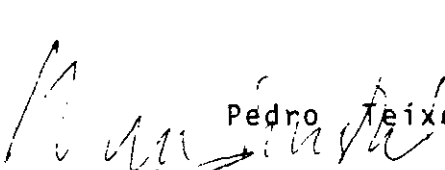
Art. 1º Fica instituído, no âmbito do Ministério da Justiça, o Fundo de Prevenção, Recuperação e de Combate ao Abuso de Drogas - FUNCAB, a ser gerido pela Secretaria Nacional de Entorpecentes, cujos recursos deverão ter o seu plano de aplicação e projetos submetidos à apreciação prévia do Conselho Federal de Entorpecentes.

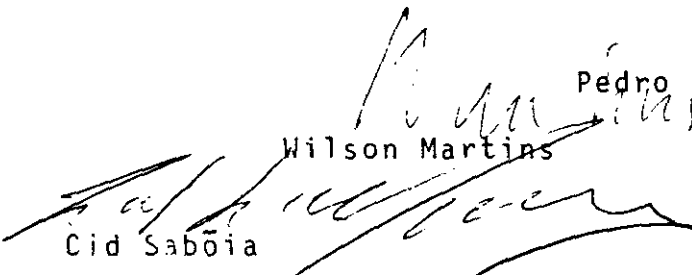
....."

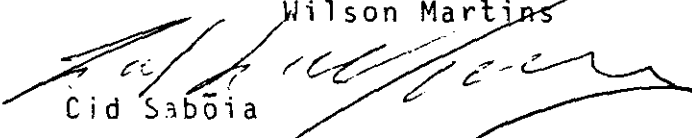
Em conclusão, opinamos pela aprovação do Projeto de Lei da Câmara nº 149, de 1993, com as emendas ora propostas.

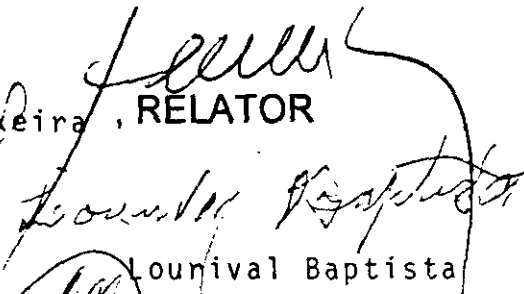
Sala das Comissões, em 25 de agosto de 1993.

 , PRESIDENTE

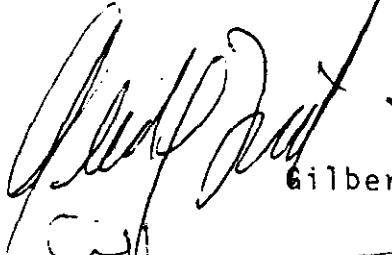
 , RELATOR

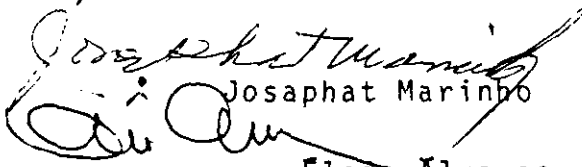
 Wilson Martins

 Cid Sabóia

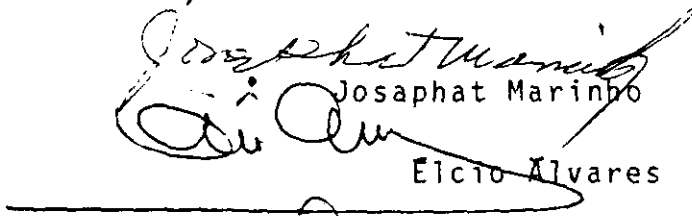
 Lounival Baptista

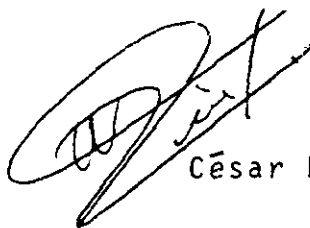
 João Franca

 Gilberto Miranda

 Josaphat Marinho

 Affonso Camargo

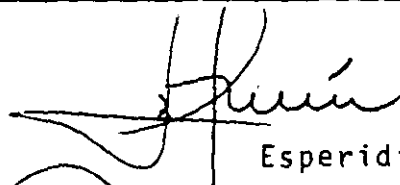
 Elcio Alvares


César Dias

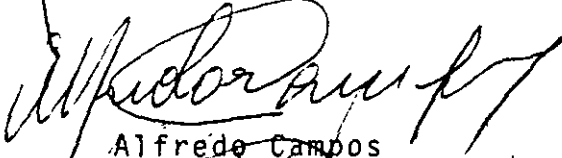
Carlos

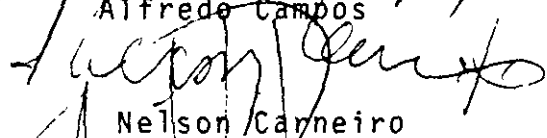
rp1708r0

Magno Bacelar


Esperidião Amin


Antônio D'carli


Alfredo Campos


Nelson Carneiro


Amir Lando

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) — O Expediente lido vai à publicação.

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) — Do Expediente lido, constam os Projetos de Decreto Legislativo nº 27 a 32, de 1993, que terão, nos termos do art. 376, c, do Regimento Interno, perante a Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, o prazo de cinco dias para recebimento de emendas, findo o qual a referida Comissão terá quinze dias, prorrogáveis por igual período, para opinar sobre as proposições.

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) — Os projetos lidos terão, nos termos do art. 376, c, do Regimento Interno, perante a Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, o prazo de cinco dias para recebimento de emendas, findo o qual a referida Comissão terá quinze dias, prorrogáveis por igual período, para opinar sobre as proposições.

O Sr. José Paulo Bisol — Sr. Presidente, peço a palavra para uma questão de ordem.

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) — Estamos procedendo à leitura do Expediente.

O SR. JOSÉ PAULO BISOL — Sr. Presidente, quero levantar a nulidade desta sessão, pois a sessão do Congresso não está encerrada.

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) — Posso comunicar a V. Exª que a encerrei.

O SR. JOSÉ PAULO BISOL — Mas a sessão não está encerrada porque não basta a palavra, é preciso proclamar o resultado da votação que estava sendo feita. V. Exª tem o resultado?

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) — Se V. Exª parte desse pressuposto...

O SR. JOSÉ PAULO BISOL — Quem sabe consultamos o Regimento?

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) — Foi encerrada a votação, em seguida...

O SR. JOSÉ PAULO BISOL — Sr. Presidente, não se pode encerrar a sessão sem proclamar o resultado do que está sendo apurado.

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) — Mas o resultado não é facilmente apurável. Se V. Exª estivesse lá e tivesse levantado a questão de ordem... Mas todos concordaram que a apuração vai demorar umas duas, três ou até mesmo quatro horas.

O SR. JOSÉ PAULO BISOL — E o que me importa isso? Só quero que o Regimento seja cumprido. Isso é suficiente para se descumprir a lei? Vamos aguardar quatro, cinco, seis horas, vamos fazer as coisas como o Regimento manda. A sessão não está encerrada, embora V. Exª a tenha encerrado; mas V. Exª, no máximo, encerrou a votação. Sem proclamação do resultado, não há encerramento da sessão do Congresso.

Esta sessão é nula, Sr. Presidente. Por que insistir nela? Não existem 77 Srs. Senadores aqui, no Senado.

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) — Nobre Colega, vamos por partes. O Presidente do Senado me pediu para proceder desta maneira. Estamos numa inovação. V. Exª, que é um grande jurista, sabe que vem dos romanos. "A necessidade não conhece lei."

O SR. JOSÉ PAULO BISOL — Sou apenas um juiz, cumpro a lei. Quando a lei é inconveniente, o legislador existe para modificá-la.

Sr. Presidente, preste atenção ao que vou lhe dizer, sinceramente: ou aquela sessão é nula ou esta é; uma das duas é nula. Não quero levantar a nulidade daquela.

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) — Eu gostaria de dizer a V. Exª, nobre Senador José Paulo Bisol, que estamos

inovando. Não há previsão de apreciação de veto, através de cédula de votação.

O SR. JOSÉ PAULO BISOL — Estão é nula, Sr. Presidente. É V. Exª que está dizendo.

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) — Não. Nós chegamos a esse entendimento. Todos os Líderes chegaram a esse entendimento.

O SR. JOSÉ PAULO BISOL — Não há entendimento para não cumprimento de lei, Sr. Presidente. Nem levante isso, pois é c que não quero levantar. Então, aquela sessão é nula.

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) — Isso não vem desta Mesa, mas de sessões legislativas anteriores, porque estamos diante de uma situação difícil. Estou aqui todos os dias para abrir a sessão. V. Exª está aqui todos os dias.

O SR. JOSÉ PAULO BISOL — V. Exª pode ser um mártir, mas temos que mudar a lei, Sr. Presidente. A lei diz que aquela sessão está encerrada.

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) — ...mas nem todos os Srs. Congressistas estão aqui, e o Congresso precisa apreciar os vetos. Então, desde a sessão legislativa passada foi decidido que os vetos seriam apreciados através de cédula de votação, e não mais um a um, em face do grande número de vetos.

O SR. JOSÉ PAULO BISOL — Entendo tudo isso, Sr. Presidente, só quero insistir nisso: existem leis que são **jus cogens** e outras que são **jus dispositivum**. O acordo dos interessados pode afastar o cumprimento do direito dispositivo, da lei dispositiva, mas não pode afastar o cumprimento do **jus cogens**. Regimento do Senado é **jus cogens**. Não há acordo que possa passar por cima, ademais será um escândalo nacional, Sr. Presidente.

O que afirmo é que, segundo o que aprendi dos Regimentos desta Casa, da Câmara e do Regimento do Congresso, aquela sessão não está encerrada, porque houve uma votação, que ainda não foi apurada, e cujo resultado ainda não foi proclamado. E não há como encerrar uma sessão sem proclamação do resultado. É isto o que estou sustentando.

O Sr. Elcio Alvares — Sr. Presidente, peço a palavra para contraditar a questão de ordem do nobre Senador José Paulo Bisol.

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) — Com a palavra V. Exª

O SR. ELCIO ALVARES (PFL — ES. Para contraditar. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, o Senhor José Paulo Bisol está levantando uma questão que precisa ser examinada, evidentemente, à luz do Regimento. Parece-me, que, dentro do Regimento, o dispositivo que trata do assunto fala que, terminada a votação, será feita a apuração, sem qualquer remissão expressa ao fato de se poder fazer uma sessão do Senado e declarada encerrada a reunião do Congresso.

Isso me chamou a atenção pelo inusitado do procedimento, apesar de já termos exemplos anteriores, ou seja, votamos todos os vetos através de uma cédula única, que é uma prática diferenciada daquela que estávamos realmente admitindo aqui para votação de vetos.

Mas há um fato importante — e quero me socorrer de uma manifestação do Senador Mauro Benevides, publicado no **Diário do Congresso Nacional** — que estabelece um prece-

dente, não anulou e tudo prosseguiu da mesma forma, sem qualquer prejuízo da questão. Penso que esse debate é salutar para fixarmos uma norma de procedimento. Num primeiro passo, entendo que, se realmente foi lacrada a urna e está sendo apurada no Prodasen, com a presença de alguém que representa a Mesa, logicamente, na outra sessão do Congresso será proclamado o resultado.

Como foi encerrada por V. Exª — e é a palavra de V. Exª, na qualidade de Presidente do Congresso, que determina o encerramento —, obviamente esta reunião do Senado pode ser realizada. Eu gostaria apenas de convocar a atenção do Senador José Paulo Bisol, sempre ciosa da prática regimental escoreita, para uma fala do Senador Mauro Benevides, no **Diário do Congresso Nacional**, reportando-se a um caso idêntico a este.

Diz o Senador Mauro Benevides, presidindo o Senado:

“Srs. Senadores, na sessão de ontem do Congresso Nacional foi adotada a sistemática de cédula para apreciação de vetos presidenciais, naturalmente, todos aqueles que, sem caráter de complexidade ou aspecto polêmico, poderiam ser incluídos na cédula única. O comparecimento que se registrou naquela sessão foi realmente animador, presentes 397 Srs. Deputados e 62 Srs. Senadores.

A apuração se processou através do Prodasen e foi acompanhada pela Mesa por parte do Senador Rachid Saldanha Derzi, com a presença também de vários Parlamentares, Senadores e Deputados, que fizeram questão de acompanhar todo o processo de apuração, levado a cabo pelos técnicos do Prodasen.

Posso comunicar aos Srs. Senadores — e acredito que o Presidente da Câmara deverá fazê-lo aos Srs. Deputados ainda na sessão de hoje — que os vetos do Senhor Presidente da República foram mantidos na Câmara e no Senado, pela apuração que se procedeu no âmbito do Prodasen. Esclareço mais que foi elaborada uma Ata, assinada pelos membros da Mesa e pelo Secretário da Casa, Senador Rachid Saldanha Derzi, que ficará à disposição dos Srs. Senadores na Secretaria-Geral da Mesa.

Aliás, para que integre os Anais do Senado Federal, vou pedir ao 1º Secretário, Senador Rachid Saldanha Derzi, que proceda à leitura da Ata conclusiva e final de apuração dos vetos, ontem apreciados pelo Congresso Nacional.”

E segue a apuração.

Obviamente, a questão levantada pelo Senador Paulo Bisol — e bem conheço o procedimento de S. Exª — pode se delongar, inclusive merecendo agora, de parte da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, uma opinião a respeito do assunto. Mas entendo, Sr. Presidente, com a maior vênias à intervenção do eminente representante do Rio Grande do Sul, que não há nenhum impedimento, mesmo porque já existe um precedente. E me parece que o encerramento da reunião do Congresso já foi efetivado. O que está pendente ainda é a apuração de uma votação que realizamos, não pelos meios usuais da Casa, mas por um modelo de cédula única, que inequivocamente precisa de uma apuração acurada. Tanto que foi agora pedido o apoio do Prodasen para apurar os resultados dos 75 vetos.

Sr. Presidente, é essa a consideração que eu gostaria de fazer. Entendo, a princípio, que não há nenhum impedi-

mento, tendo em vista já termos precedentes. Até certo ponto, parece-me que a palavra do Senador Mauro Benevides é inteiramente favorável à sustentação do ponto de vista que agora também levamos à Presidência.

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) — Quero ainda comunicar aos Srs. Senadores que não estavam presentes que, atendendo à solicitação de alguns Líderes, foram retiradas da cédula de votação algumas matérias, ficando estabelecido que, se surgissem votos com relação às mesmas, os votos não seriam apurados.

Estamos procurando agir da melhor maneira possível. Quero ainda dizer ao nobre Senador José Paulo Bisol que é evidente, a esta altura, que não teremos número para votação. Há um expediente que está sendo lido, para que o Senado cumpra parte das suas obrigações no que tange a esta sessão.

Eu pediria ao nobre Colega que compreendesse essa explicação. Todos nós estamos interessados em que o Senado leve a efeito aquilo que a Nação dele reclama. Se V. Exª e os Senadores aqui presentes estamos é porque temos condições para isso. Aí estão as críticas ao Poder Legislativo, ao Senado Federal. É evidente que estamos trabalhando. Os Senadores e Deputados que foram até o Prodasen deverão ficar lá, talvez, até as 22 ou 23 horas.

Nós aqui estamos porque foi convocada a sessão e porque assim tem sido. Abrimos a sessão, procedeu-se à leitura do expediente. Quanto à questão levantada por V. Exª, pode haver um recurso para a Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania.

O SR. JOSÉ PAULO BISOL — Sr. Presidente, recorro, então, da decisão.

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) — A Mesa aceita o recurso para a Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania.

Nos termos do art. 408, considero que o Senador José Paulo Bisol tenha recorrido para o Plenário; e é como estabelecido. Em última análise, a Mesa solicita a audiência da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, para que profira parecer sobre a matéria.

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) — Sobre a mesa, expediente que será lido pelo Sr. 1º Secretário.

É lido o seguinte:

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS

OF. /CAE/044/93

Brasília, 24 de agosto de 1993

Senhor Presidente,

Nos termos do § 2º do art. 91 do Regimento Interno, comunico a V. Exª que esta Comissão aprovou o PLS nº 005 de 1993 de autoria do Senador Dario Pereira que "dispõe sobre a doação a Estabelecimentos Públicos de Ensino de mercadorias apreendidas por contrabando ou descaminho".

Na oportunidade renovo a V. Exª meus protestos de elevada estima e consideração. — Senador **João Rocha** — Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) — Com referência ao expediente que acaba de ser lido, a Presidência comunica ao plenário que, nos termos do art. 91, §§ 3º a 5º, do Regimento Interno, abrir-se-á o prazo de cinco dias úteis para a interposição de recurso por um décimo da compo-

sição da Casa, para que o Projeto de Lei do Senado nº 5, de 1993, seja apreciado pelo Plenário.

Sobre a mesa, projeto de Lei do Senado, que será lido pelo Sr. 1º Secretário.

É lido o seguinte.

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 108, DE 1993

Modifica o parágrafo 1º do art. 74 do Código de Processo Penal para incluir na competência do Tribunal do Júri o julgamento de crimes contra a Administração Pública, o Sistema Financeiro Nacional, a Seguridade Social e a Ordem Tributária.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O § 1º do art. 74 do Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941 (Código de Processo Penal,) passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 74.

§ 1º Compete ao Tribunal do Júri o julgamento dos crimes previstos nos arts. 121, §§ 1º e 2º, 122, parágrafo único, 123, 124, 125, 126 e 127 do Código Penal, consumados ou tentados, assim como dos crimes contra a Administração Pública, o Sistema Financeiro Nacional, a Seguridade Social e a Ordem Tributária, quando apenados com reclusão".

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revogam-se as disposições em contrário.

Justificação

O presente projeto tem por objetivo incluir na competência do Tribunal do Júri o julgamento dos crimes contra a Administração Pública, o Sistema Financeiro Nacional, a Seguridade Social e a Ordem Tributária, quando apenados com reclusão, tendo em vista que pela atual sistemática do Código de Processo Penal somente crimes dolosos contra a vida são submetidos a julgamento do Tribunal popular.

Assim, delitos tais como: peculato, corrupção, concussão, contrabando, denúncia caluniosa, exploração de prestígio, bem como aqueles contra o Sistema Financeiro Nacional, a Seguridade Social e a Ordem Tributária deixam, pelo projeto, de ser julgados por juiz singular e passam a sê-lo pelo Júri, sempre que a pena prevista seja a de reclusão.

Para que se compreenda adequadamente a expansão das atribuições do Júri Popular, que ora estamos propondo, bem assim a constitucionalidade da iniciativa, oferecemos, a seguir, um resumo da evolução constitucional da instituição em nosso país.

O Tribunal do Júri surgiu no Brasil em 1822, competindo-lhe apenas o julgamento dos delitos de imprensa.

A Constituição Política do Império, de 25 de março de 1824, atribuiu competência ao Tribunal do Júri para todas as infrações penais e para fatos civis.

A Carta Magna da República, de 24 de fevereiro de 1891, manteve o Júri, elevando-o em nível de garantia individual.

A Constituição, de 16 de julho de 1934, dispõe em seu art. 72: "mantida a instituição do Júri, com a organização e as atribuições que lhe der a lei".

A Constituição de 10 de novembro de 1937 silenciou a respeito do assunto, dando margem a que o Decreto-Lei nº 167, de 5-1-38, em seu art. 92, b, abolisse a soberania dos veredictos do júri, ao permitir recurso de apelação quanto ao mérito, nos casos de "injustiça de decisão, por sua completa

divergência com as provas existentes nos autos ou produzidas em plenário". E, conforme o art. 96 do mesmo Decreto, o Tribunal de Apelação poderia aplicar a pena mais justa ou absolver o réu.

A Carta Política de 18 de setembro de 1946 recolocou a instituição entre as garantias individuais, bem como restabeleceu a soberania dos seus veredictos, nos termos de seu art. 141, § 28, **verbis**: "mantida a instituição do Júri, com a organização que lhe der a lei, contando que seja sempre ímpar o número dos seus membros e garantido o sigilo das votações, a plenitude da defesa do réu e a soberania dos veredictos será obrigatoriamente da sua competência o julgamento dos crimes dolosos contra a vida".

Foi com base nesse dispositivo da Constituição de 1946 que a Lei nº 1.521, de dezembro de 1951, em seu art. 12, atribuiu ao Tribunal do Júri o julgamento dos crimes contra a Economia Popular. Em suma, a Constituição proibiu que a lei ordinária retirasse da competência do Júri os crimes dolosos contra a vida. Contudo, nada impedia que outros crimes fossem submetidos pela lei ordinária ao julgamento do órgão jurisdicional popular.

Por força da Constituição de 1967 e da Emenda Constitucional nº 1, de 1969, a única atribuição do Tribunal do Júri passou a ser a de julgamento dos crimes dolosos contra a vida (arts. 150, § 18, e 153, § 18, respectivamente). Assim, ficou revogada a Lei nº 1.521/51 na parte em que conferia ao Tribunal do Júri competência para julgamento dos crimes contra a Economia Popular.

A Constituição Democrática de 1988, a exemplo da de 1946, assegura ao Júri a competência para o julgamento dos crimes dolosos contra a vida — art. 5º, inciso XXXVIII, alínea d. Tal competência, compulsória e indeclinável, não é a única, porquanto não se veda ou exclui a competência do Júri para outros delitos. Estabelece-se tão-somente sua competência mínima. Dessa forma, revela-se perfeitamente constitucional a iniciativa de lei que vise a incluir na competência dos Juízes de Fato o julgamento de outras infrações penais.

Ademais, o Júri pode ser considerado, antes de tudo, uma das principais garantias da segurança do indivíduo, pelo fato de o julgamento se fazer pelos próprios integrantes do povo, mediante decisão soberana, que se atém muito mais à jutiça do caso concreto do que à aplicação de normas jurídicas abstratas.

Por outro lado, as mutações sociais ocorridas no Brasil, nos últimos anos, estão a exigir do legislador instrumentos capazes de permitir uma atuação mais eficaz na repressão dos chamados "crimes do colarinho branco". É exatamente nesse contexto que me insere o presente projeto, para atribuir ao próprio povo o encargo de decidir, com soberania, na sua condição de titular do poder político, consoante disposto no parágrafo único do art. 1º da Constituição, sobre a culpabilidade, ou não, dos acusados desses delitos.

Por essas razões, esperamos contar com o apoio dos eminentes Pares para a aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, 25 agosto de 1993. — Senador **Eduardo Suplicy**.

(À Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania — Decisão Terminativa.)

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) — O projeto será remetido à comissão competente.

Sobre a mesa, requerimento que será lido pelo Sr. 1º Secretário.

É lido e aprovado o seguinte

REQUERIMENTO Nº 790, DE 1993

Requeiro, nos termos do art. 43, II, do Regimento Interno do Senado Federal, sejam consideradas como licença, minhas ausências às sessões dos dias 2 e 12 de julho; e 9, 13 e 20 de agosto do corrente ano.

Sala das Sessões, 23 de agosto de 1993. — Senador **Alfredo Campos**.

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) — Aprovado o requerimento, fica concedida a licença solicitada, nos termos do art. 43, inciso II, do Regimento Interno.

Sobre a mesa, requerimento que será lido pelo Sr. 1º Secretário.

É lido e aprovado o seguinte

REQUERIMENTO Nº 791, DE 1993

Requeiro seja considerada como licença autorizada, nos termos do art. 13, § 1º, do Regimento Interno do Senado Federal, minha ausência dos trabalhos da Casa, no dia 23 de agosto do corrente, tendo em vista participação na Comissão Mista para o Estudo do Desequilíbrio Econômico Inter-Regional Brasileiro, realizado na cidade de Montes Claros—MG.

Sala das Sessões, 25 de agosto de 1993. — Senador **Alfredo Campos**.

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) — Fica concedida a licença requerida.

Sobre a mesa, expediente que será lido pelo Sr. 1º Secretário.

É lido o seguinte

OF. Nº 184/93-GLPMDB

Brasília, 25 de agosto de 1993.

Senhor Presidente,

Em aditamento ao Of. nº 126/93, tenho a honra de encaminhar a Vossa Excelência os nomes dos Senadores do PMDB que passarão a integrar a Comissão de Fiscalização e Controle, ficando, a mesma assim constituída:

Titulares:

Senador João Calmon
Senador Alfredo Campos
Senador Mauro Benevides
Senador Gilberto Miranda
Senador Cid Sabóia de Carvalho
Senador Ronan Tito

Suplentes:

Senador Antônio Mariz
Senador Garibaldi Alves Filho
Senador Aluísio Bezerra

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência protestos de alta estima. — Senador **Mauro Benevides**, Líder do PMDB.

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) — Serão feitas as designações solicitadas.

Sobre a mesa, requerimento que será lido pelo Sr. 1º Secretário.

É lido o seguinte

REQUERIMENTO Nº 792, DE 1993

Senhor Presidente,

Nos termos do artigo 336, alínea c, do Regimento Interno do Senado Federal, requero urgência para o Ofício S/83 de 1993, que autoriza a Prefeitura Municipal de Içara a contratar operação de crédito junto ao Banco de Desenvolvimento do Estado de Santa Catarina S. A. — BADESC, no valor de CR\$7.536.300,00 (sete milhões, quinhentos e trinta e seis mil e trezentos cruzeiros reais), equivalentes a US\$300.000,00 em 31-3-93, utilizando recursos do BIRD/PROURB.

Sala das Sessões, 24 de agosto de 1993. — **Esperidião Amin** (PPR) — **Mauro Benevides** (PMDB) — **Marco Maciel** (PFL) — **Jutahy Magalhães** (PSDB).

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) — O requerimento será votado após a Ordem do Dia, na forma do disposto no art. 340, inciso II, do Regimento Interno.

Foi encaminhado à publicação Parecer da Comissão de Assuntos Econômicos, que conclui favoravelmente ao Projeto de Lei da Câmara nº 2, de 1992 (nº 318/91, na Casa de origem), que dispõe sobre o contrato de franquia empresarial (**franchising**) e dá outras providências.

A matéria será incluída em Ordem do Dia, oportuna-mente.

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) — Foi encaminhado à publicação Parecer da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania que conclui favoravelmente ao Projeto de Lei da Câmara nº 149, de 1993, com emendas que apresenta.

Por se tratar de matéria com prazo constitucional, a proposição será incluída em Ordem do Dia, após o interstício regimental, nos termos do art. 375, inciso IV, do Regimento Interno.

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) — Foi encaminhado à publicação Parecer da Comissão de Assuntos Econômicos, que conclui pela apresentação do Projeto de Resolução nº 70, de 1993, que autoriza a União a celebrar o contrato bilateral de reescalonamento de seus créditos junto à República da Zâmbia, ou suas agências, renegociadas no âmbito do Clube de Paris, em 23 de julho de 1992. A proposição ficará sobre a Mesa, durante cinco sessões ordinárias, a fim de receber emendas, nos termos do art. 235, II, f, do Regimento Interno.

Tem a palavra o Senador Lourival Baptista.

O SR. LOURIVAL BAPTISTA (PFL — SE. Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srs. Senadores, no dia 20 de agosto, participei, em Porto Alegre, da primeira diligência externa da CPI da Dívida Rural. Devo confessar que fiquei estupefocado com os depoimentos colhidos dos produtores, técnicos e dirigentes de entidades do setor agropecuário no Estado do Rio Grande do Sul, denunciando as arbitrariedades dos bancos de sistema de crédito rural.

Ao ser indicado para participar dessa Comissão Parlamentar Mista de Inquérito, destinada a investigar as causas do endividamento agrícola, requerida pelo meu prezado ami-

go, Deputado Victor Faccioni, um gaúcho de larga vivência parlamentar e profundo conhecedor dos problemas do campo — não tinha idéia do tamanho da gravidade dos produtores brasileiros, encurralados pelos bancos, atropelados por uma devastadora política agrícola e sucateados por importações arbitrárias.

Para meu espanto, constatei que o produtor do Sul vive o mesmo flagelo do produtor do Nordeste, acostumado a conviver com a dor da seca, com as perdas de safras, o empobrecimento do campo e a fome. Não imaginava porém que os produtores do Sul, com suas grandes safras, com seus avanços tecnológicos e alto grau de produtividade de suas lavouras, fossem também atingidos por devastadoras calamidades, decorrentes não só das intempéries, mas também dos efeitos de distorções na política para o setor, nas relações creditícias com o sistema financeiro, que deixaram no campo um rastro de dívidas, falências e destruição no sistema produtivo.

Ouvi de técnicos, ligados ao setor, uma abordagem analítica que avalia o endividamento do setor agrícola nos seguintes termos:

De um lado, a irracionalidade das decisões de alguns setores governamentais, como a falta de créditos, o corte dos subsídios, a política de importações, a suspensão dos créditos de investimentos, a não liberação do Proagro nas perdas das safras, a desativação da CFP — Comissão de Financiamento da Produção, da Comissão do Banco do Brasil, encarregada da Política Nacional do Trigo, há 30 anos, e ainda os setores responsáveis pela política de Preço Mínimo de Comercialização (EGF) e das Aquisições do Governo Federal (AGF) que fragmentaram o sistema produtivo e empurraram o mercado agrícola na mão dos agiotas, dos exploradores, dos "traficantes de comida". Tudo isso contribuiu para o empobrecimento do produtor e o enriquecimento do atravessador. O produtor vende a safra com prejuízo, e o trabalhador não pode pagar o preço dos alimentos nos supermercados.

Por outro lado, a agiotagem dos bancos, obsecados por grande lucros, negam documentos de informações ao produtor e atribuem aos seus empréstimos índices em que nem Deus acredita. O produtor tornou-se escravo do banco, aprisionado por dívidas corrigidas através de critérios ilegais e criminosos.

Ouvi, estupefocado, os relatos dos produtores de entidades rurais do Rio Grande do Sul sobre a existência de uma espécie de cartel do sistema financeiro de crédito agrícola, em que não falta nem a "lista negra" — de **personas non gratas** —, literalmente excluídas do financiamento rural, por terem cometido o pecado de solicitar documentos bancários para instruir ações judiciais, requerendo seus legítimos direitos. Uma rede invisível do SPC bancário funciona para afastar do crédito agrícola o produtor, que alguma vez teve anistia — ou que tenha se negado a rolar as dívidas de acordo com os critérios exigidos. Critérios esses que ninguém entende, porque são diferentes em cada agência, para cada financiamento a cada produtor. Os depoentes relataram que só no Banco do Brasil são aplicados, pelo menos, doze critérios diferentes. E perguntam: Qual o critério? Ninguém sabe, ou melhor, o produtor não sabe.

Declararam também os depoentes que nas revisões de cálculo das ações judiciais, as diferenças entre os cálculos encontrados pelo banco e pela justiça variam de 30 a 70%. Isso significa que o montante da dívida rural brasileira não é aquele valor que está sendo divulgado pelo Banco do Brasil, pelo Banco Central e pelo Governo. Pelo menos 50% desta

dívida que os bancos querem cobrar dos Mutuários do Crédito Agrícola — segundo sustentam — é política.

Alegam que, pelos valores crescentes e seus índices de correção, é uma dívida impagável. Srs. Senadores! Impagável porque ela foi assombrosamente aumentada por meio de artifícios de cálculo, erros, equívocos e artimanhas que enforcam o produtor e enriquecem os bancos.

Cito por exemplo o argumento usado por representantes do setor agrícola. Alegam que em março de 1990, enquanto os preços mínimos foram registrados em 41%, os financiamentos foram majorados em 84%.

Esta importante Comissão Parlamentar de Inquérito, proposta pelo Deputado gaúcho Victor Faccioni, na Câmara e estendida ao Senado, instalada há menos de trinta dias, há colheu depoimentos, provas documentais e materiais de impressionar os mais céticos.

A diligência externa da CPI, realizada no Estado do Rio Grande do Sul, acrescentou elementos suficientes para propormos denúncia ao Ministério Público. Mas temos ainda uma longa agenda pela frente que inclui mais três diligências externas: no Nordeste, no Centro-Oeste e no Sudeste, e depoimentos a serem tomados aqui mesmo, no Congresso Nacional, dos representantes dos bancos oficiais, da Febraban, de ministros e ex-ministros da Fazenda e da Agricultura, das Confederações Nacionais da Agricultura e dos Trabalhadores Rurais, da Procuradoria-Geral da República, além de outras autoridades e representantes de entidades civis. Depois de ouvidas as partes, será elaborado o Relatório pelo nosso eminente Colega Senador Garibaldi Alves Filho.

A viagem ao Nordeste, prevista para esta semana, inicia o seu roteiro no Rio Grande do Norte. Farei o possível para dela também participar, porque os trabalhos desta Comissão — tenho a certeza — irão oferecer importantes informações, conclusões e recomendações para salvarmos a nossa agricultura, fonte primária de nossa economia e de nossa sobrevivência, que, atualmente, está contaminada pelo descumprimento e amarrada na camisa-de-força do endividamento.

Aproveito a oportunidade para cumprimentar o Presidente da CPI, o Deputado mato-grossense Jonas Pinheiro e o Vice-Presidente, Deputado Victor Faccioni, pela imparcialidade e eficiência na coordenação dos trabalhos.

Nossos agradecimentos ao povo gaúcho pela calorosa acolhida, especialmente à Diretoria e ao Presidente do Farsul, Dr. Hugo Eduardo Giudice Paz, que gentilmente nos cederam as instalações físicas, seus serviços e o apoio logístico para a realização da diligência externa desta CPI em Porto Alegre. Também nos brindaram com um generoso almoço em que tivemos uma amostra da rica hospitalidade de nossos irmãos do Sul.

É espantoso, Sr. Presidente e Srs. Senadores, que um Estado como o Rio Grande do Sul, cuja maior parte da população reside e trabalha na zona rural, com sua longa tradição agropecuária e uma extraordinária capacidade de produção, obtendo os melhores índices de produtividade do mundo no arroz irrigado, criando em suas estâncias as melhores raças de gado, produzindo 30% da soja nacional e liderando a produção de trigo, cebola, centeio, uvas e vinhos além de outras culturas, esteja também atolado em dívidas, tão atolado como os demais Estados da Federação. Seriam necessárias três das suas safras de 17 milhões de toneladas por ano para o pagamento, em um só ano, das dívidas atrasadas.

Vejam, Srs. Senadores, a que absurdo chegou o endividamento agrícola: os produtores rurais não planejam o calote,

que seria vergonhoso, principalmente para quem vive do suor do seu trabalho, nem pleiteiam ampla anistia de seus débitos. Reclamam — e isso me parece justo — uma revisão na parte desses débitos correspondentes à arbitrariedade dos credores nos cálculos das taxas e correções, em função da aplicação opcional de índices quando de mudanças na política monetária e nos planos de governo — variações exógenas, alheias à previsão e à vontade dos tomadores de empréstimos.

Esse montante questionado alcança a cifra de US\$1 bilhão.

Há denúncias de que ao final do Plano Cruzado muitos credores cobraram juros altos e correções pelo período de vigência do congelamento previsto no referido plano.

É nosso propósito, Sr. Presidente, avaliarmos a legitimidade e a seriedade desses débitos que levaram a nossa agricultura e os produtores rurais a uma situação absolutamente falimentar, comprometendo a tranquilidade fundiária no País e estrangulando um dos setores mais importantes e vitais de nossa economia.

Confiamos, Sr. Presidente, que o trabalho desta CPI aponte os responsáveis por toda essa desordem e pelos prejuízos causados, para que a agricultura brasileira possa ser finalmente resgatada.

Finalizando, Sr. Presidente, peço a transcrição nos Anais da Casa do editorial cujo título é: Anistia Agrícola, publicado no *Jornal de Brasília*, edição de 18 de agosto de 1993.

Antes de encerrar, Sr. Presidente, quero registrar que acabo de receber, via fax, um expediente do Sindicato Rural de Júlio de Castilhos, dando explicações bastante esclarecedoras desse processo de endividamento. Passarei a ler o documento, para conhecimento desta Casa.

Remetente: Sindicato Rural de Júlio de Castilhos.
Exmº Sr. Senador Lourival Baptista.
M D Membro da CPI do Endividamento.

O Sindicato Rural de Júlio de Castilhos, conjuntamente com a Cooperativa Triticola de Júlio de Castilhos Ltda., traz a V. Exª profunda preocupação quanto ao grau de endividamento dos produtores rurais da região, especificamente dos sojicultores. E o que nos inquieta ainda mais, Sr. Senador, é o descaso com que as autoridades governamentais têm tratado a problemática em pauta, mesmo sendo de conhecimento geral que a atividade primária é a base fundamental da economia do Brasil e que a sojicultura brasileira é um dos componentes de maior peso absoluto no setor.

Sabemos todos nós, Sr. Senador, da importância relevante, para a nossa atividade, do crédito rural, quando bem aplicado, bem dirigido e bem usado. Também sabemos, e de consciência muito tranqüila, que os custos financeiros sobre esse crédito rural de que tanto necessitamos excede o rendimento médio da atividade primária. Inviabiliza dessa forma o progresso da atividade, entretanto, por conseguinte, o desenvolvimento econômico e social do País.

Com o o sentido de trazermos a V. Exª a realidade da sojicultura da

nossa região, que abrange os municípios de Júlio de Castilhos, Ivorá, Pinhal Grande e Quevedos, demonstramos abaixo o comparativo da Dívida/Produção, tomando por base a produtividade média dia/ha dos últimos anos.

Região plantada (ha) — 45.000
Produção média — saco 60Kg: 1.440.000
Dívida — saco 60Kg: 1.086.000
Safras comprometidas: 0,75

Obs.: Desse montante total de dívidas, 66% compreendem bancos da rede pública e privada e 44% referem-se às empresas do setor privado.

Podemos considerar, com absoluta precisão, que o estoque dessa dívida deve-se basicamente a dois principais motivos, quais sejam:

1 — Pelo elevado custo financeiro incidente sobre os créditos agrícolas, especialmente pelo débito da correção monetária de 74,10%, em abril/90, pela rede bancária, incompatível com a dívida em sacas de soja, ou seja, pela equivalência produto. Basta ver que um custeio contratado em novembro/90, no valor de US\$35.443,35, referente a 200 ha, passou, num período de sete meses, para US\$55.443,74, o que corresponde a um acréscimo de dívida, em sacas de soja, de 81,98%. Portanto, esse custeio, quando de sua contratação, equivalia a três mil cento e oito sacas de soja, e, no final do período de sete meses, eram necessárias cinco mil seiscentos e cinquenta e oito sacas de soja para a efetiva liquidação.

2 — Pela frustração ocorrida na safra 90/91, com quebra de produtividade em torno de 80%, ocasionada

pela prolongada estiagem que afetou essa região no período agrícola dessas lavouras, coincidentemente, para essa mesma safra, não houve ofertas de recursos para custeio junto à rede bancária, forçando as empresas privadas do setor e Cooperativa a financiar o produtor rural, via Sistema Troca-Troca, sem a cobertura do Proagro.

Ocorre que o comprometimento médio/ha, na época, foi de vinte e uma sacas de soja, enquanto que a produtividade média/ha foi apenas de quatorze sacas de soja, sem considerar ainda a necessidade para a subsistência da família e da propriedade.

Em decorrência desses motivos acima expostos e pela grave situação em que se encontra a classe sojeicultora da região, apelamos a V. Exª para analisar, com oportunidade, toda a nossa confiança e apoio ao trabalho por V. Exª desenvolvido, acreditando que, só a partir da produção primária, poderemos resolver os problemas econômicos e sociais do País."

Solicito, Sr. Presidente, seja incluído em nosso pronunciamento editorial publicado no **Jornal de Brasília**, edição de 18 de agosto, com o título "Anistia Agrícola".

Era o que tinha a dizer.

DOCUMENTO A QUE SE REFERE O SR. LOURIVAL BAPTISTA EM SEU DISCURSO:

Jornal de Brasília

BRASÍLIA, DISTRITO FEDERAL, QUARTA-FEIRA, 18 DE AGOSTO DE 1993

2 •

Anistia agrícola

O Brasil não trata bem seus produtores agrícolas embora estes venham proporcionando ao País, ano após ano, safras recordes. Esta constatação vem sendo reafirmada durante os depoimentos prestados na Comissão Parlamentar de Inquérito que estuda o endividamento dos agricultores brasileiros. Pelos pronunciamentos das autoridades do setor agrícola convocadas pela CPI, percebe-se que boa parte destas dívidas foram ocasionadas por trocas de regras do jogo determinadas pelo governo. Em geral, alterações não previstas nos contratos iniciais. Apesar disso, o que há de muito positivo nesta Comissão Parlamentar de Inquéri-

to é que já se antevê a possibilidade de que uma parte considerável de tais débitos — estimada atualmente em cerca de US\$ 1 bilhão — possa vir a ser perdoada, justamente por não ter uma sustentação legal.

A possibilidade de uma anistia parcial dos financiamentos hoje pendentes foi aventada pelo vice-presidente da CPI do Endividamento Agrícola, deputado Victor Faccioni (PPR-RS), para o qual os agricultores merecem um reparo no que lhes foi cobrado indevidamente. Nos seus trabalhos, a CPI vem detectando várias irregularidades nos financiamentos para o setor. O mais grave é a troca de regras para contratos em vigor.

Foi isso, por exemplo, o que aconteceu durante o Plano Cruzado — que, diga-se de passagem, detonou o acelerado processo de endividamento dos produtores agrícolas nacionais. Com o fim do Plano Cruzado, a correção monetária foi ressuscitada e os agricultores que tinham financiamentos foram obrigados a indenizar os bancos oficiais ou privados de acordo com esta nova correção monetária que não estava prevista no contrato que haviam assinado.

Outro fato estarrecedor, analisado pelos integrantes da Comissão, diz respeito à importação de produtos do exterior, que chegavam aqui a preços bastante inferiores aos nossos, graças aos subsídios que recebiam de seus governos na origem. Ora, esses produtos, obviamente, concorriam de maneira desleal com o que era colhido aqui pelos nossos já muito endividados produtores. Também deve ser considerado que os preços mínimos, em março de 1990 — quando se iniciava o governo de Fernando Collor de Mello —, foram corrigidos em 41 por cento, embora os financiamentos tenham sido majorados em 84 por cento.

Para obter o perdão fiscal para estas dívidas ilegais, a Comissão poderá recorrer aos dispositivos constitucionais que permitem, ao Poder Legislativo, denunciar os atos praticados pelo Poder Executivo que extrapolam as determinações legais. Nada mais justo. Afinal, já está mais do que na hora de o Brasil resolver esta questão do endividamento dos produtores agrícolas. No mundo todo, os governos cercam seus agricultores de uma série de benefícios porque sabem o quanto são importantes para a nação. Afinal, são eles que produzem os alimentos. No Brasil parece dar-se o inverso. Embora continuem a produzir excedentes em alimentos, nada recebem em troca. Por desarranjos internos, em especial por causa da péssima distribuição de renda, milhões de brasileiros

passam fome, embora os armazéns alugados pelo governo estejam abarrotados. Falta lógica neste setor.

Durante o discurso do Sr. Lourival Baptista, o Sr. Chagas Rodrigues, 1º Vice-Presidente, deixa a cadeira da presidência, que é ocupada pelo Sr. Humberto Lucena, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Passa-se à

ORDEM DO DIA

Item 1:

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 156, DE 1992

(Em regime de urgência nos termos do art. 336, c, do Regimento Interno)

Votação, em turno suplementar, do Projeto de Lei da Câmara nº 156, de 1992 (nº 1.670/89, na Casa de origem), que dispõe sobre Partidos Políticos, regulamenta os arts. 17 e 14, § 3º, inciso V, da Constituição Federal, tendo

Parecer, sob nº 279, de 1993, da Comissão — Diretora, oferecendo a redação do vencido.

(Dependendo de parecer sobre as emendas de plenário.) A Presidência, com base no art. 175, e, do Regimento Interno, retira da Ordem do Dia o projeto para ser devidamente instruído.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — item 2: PROPOSTA DE EMENDA À CONSTITUIÇÃO Nº 23, DE 1991

Votação, em segundo turno, da proposta de Emenda à Constituição nº 23, de 1991 (nº 45/91, na Câmara dos Deputados), que dá nova redação ao art. 16 da Constituição Federal, tendo

Pareceres, sob nºs 24, de 1992; e 171, de 1993, das Comissões

— Temporária, designada para analisar a matéria, favorável; e

— de Constituição, Justiça e Cidadania, favorável, com Emenda de redação que apresenta.

A Presidência, deixa de submeter a votos a Proposta de Emenda à Constituição nº 23, de 1991, pela evidente falta de **quorum** qualificado.

A Presidência declara que está prejudicado o Requerimento nº 792, de 1993, lido no Expediente, referente à urgência para uma matéria em tramitação no Senado.

O SR. PRESIDENTE (Humberto Lucena) — Concedo a palavra ao nobre Senador Júlio Campos.

O SR. JÚLIO CAMPOS (PFL — MT. Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Srª e Srs. Senadores, pretendemos analisar, neste pronunciamento, os aspectos gerais relacionados ao comércio exterior do País, sobretudo no que diz

respeito à atual política governamental de redução da taxa de imposto de importação.

Como se sabe, o modelo de desenvolvimento estabelecido há mais de duas décadas tinha como pressuposto básico a rápida industrialização do País, com fundamento na substituição de importações. Para tanto, implantou-se toda uma rede de externalidades públicas e privadas, mediante um acelerado processo de financiamento externo, com taxas de juros flutuantes, o que veio a gerar — ao lado do incrível aumento dos preços de petróleo implementado com o primeiro choque de finais de 1973, recrudescido com o segundo choque de preços, em janeiro de 1979 — um grande endividamento externo, do qual, passados tantos anos, ainda não conseguimos sair.

Bem, a história do endividamento externo brasileiro é um capítulo à parte. O importante, aqui, a realçar é que, com esse modelo de desenvolvimento, implantou-se no Brasil um intrincado regime de proteções tarifárias que veio, ao longo do tempo, tornar-se um distorcido processo econômico, maligno por sua natureza, intensidade e extemporaneidade. A política de substituição de importações foi demasiadamente longa e intensa, o que propiciou — ao lado da falta de competitividade externa — a perda da eficiência empresarial, a oligopolização de diversos segmentos industriais, a falta de investimento em tecnologia e desenvolvimento de produtos e processos industriais, a acomodação de mercado etc. O melhor exemplo disso foi a criação da reserva de mercado na área de informática, só revogada quando o contrabando descarado praticamente a tornou inócua.

A presente abertura do Brasil ao mercado internacional é uma realidade irreversível. Ela não tem mais volta diante da profunda distensão mundial em que os diversos blocos político-econômicos de países com interesses comuns têm dado seguidas lições de pragmatismo comercial. Exemplos que quase esgotam o rol são a Comunidade Européia, abrangendo quase toda a Europa Ocidental; o NAFTA, integrando os três grandes países da América do Norte, o Canadá, os Estados Unidos e o México; a abertura do ex-bloco soviético, ainda que debaixo de uma crise inolvidável do paradigma socialista; a também memorável distensão econômica da China; o sempre modelar pragmatismo do Japão e dos Tigres Asiáticos; e até o nosso já tão decantado Mercosul, além do caso do Chile. Na contramão do processo, Cuba luta para se ver livre do boicote econômico internacional imposto pelos Estados Unidos, desde a década de sessenta, em plena crise da Guerra Fria.

Está decididamente provado que apenas os países que mantiverem ampla integração com as demandas e ofertas do mercado internacional terão condições de sobreviverem e crescerem economicamente. A célebre divisão do trabalho internacional está em “cheque”, e um novo arranjo de interesses e seleção de papéis nesse mercado está sendo forjado agora, neste momento. A configuração final deste arranjo, por certo, ainda está para ser definida.

Consideramos que o Brasil tem papel preponderante nesse cenário internacional. E achamos que a política econômica brasileira no que diz respeito ao setor externo caminha a passos bastante rápidos para colocar o País na concertação do mercado competitivo internacional.

Neste momento, vemos com muita satisfação a implantação do penúltimo estágio de adequação das alíquotas do Imposto de Importação sobre cerca de treze mil itens constantes da pauta brasileira de produtos importados. Essa política

de redução das alíquotas de Imposto de Importação teve início ainda no Governo Sarney, perpassou de forma efetiva o governo anterior e agora se encontra sob plena concretização no Governo Itamar Franco. Dia primeiro de julho passado, a média das alíquotas caiu de 17% para 14,2%, tendo a máxima taxa declinado de 50% para 35%, essa incidente ainda em setores mais sensíveis, como a indústria automobilística e de computadores. Para a imensa maioria desses milhares de itens de importação, a alíquota caiu de 5 a 10 pontos percentuais.

Tal política de redução tem possibilitado o crescimento das importações brasileiras dentro de um patamar que, de forma alguma, nos preocupa, conforme demonstramos a seguir. As exportações brasileiras, no primeiro quadrimestre, somaram 12,0 bilhões de dólares e as importações montaram 7,6 bilhões de dólares, com crescimento relativo ao mesmo período de 1992, de 13,3% e 24,1%, respectivamente. Tais dados mostram que, apesar do crescimento maior das importações, o saldo do comércio exterior no quadrimestre ainda foi bem expressivo, cerca de 4,4 bilhões de dólares, algo em torno de apenas 1,5% menor do que do ano passado, nos primeiros quatro meses. Isso mostra que não houve comprometimento do saldo comercial, tendo em vista que continua perfeitamente viável a meta de se repetir, neste ano, o superávit entre 15 e 16 bilhões de dólares de 1992.

Ao lado do alinhamento brasileiro com os ventos integradores do mercado mundial — embora mantendo-se, como delineado, uma sensível administração de alíquotas de imposto de importação que variam de zero a 35%, além de aceno a um sistema de delimitação de quotas de importação por produtos —, o País, de quebra, auffer outros importantes resultados.

O primeiro deles é que, com o desengessamento histórico das importações brasileiras, oferecemos um sinal positivo para os investimentos competitivos no setor produtivo do País, que não vem equipando-se como deveria, fato que certamente se refletirá nas futuras exportações de produtos manufaturados, augurando-se um novo ciclo incremental ao comércio exterior brasileiro.

O segundo resultado — talvez mais importante ainda — é que atacamos o processo inflacionário interno em dois aspectos realmente importantes: a entrada de produtos mais baratos e, às vezes, embora nem sempre, de melhor qualidade; e a redução da internalização de massa monetária, em cruzeiros, do saldo em dólares da balança comercial.

Quanto a esses dois aspectos de combate à inflação, vale a pena estendermo-nos um pouco mais para melhor caracterizá-los.

É certo que, sob um exame mais detalhado da pauta de importações, percebemos que tem havido significativa redução das importações de bens de capital. Somente no primeiro bimestre deste ano, o gasto com este item foi 8% menos do que no mesmo período do ano anterior, o que pode nos levar, à primeira vista, a uma conclusão de que não está havendo aumento de investimentos no País. Num primeiro momento, isso pode parecer verdadeiro, porém, conforme dissemos logo atrás, os investimentos no processo produtivo virão, num segundo passo, como alternativa de sobrevivência dos empresários nacionais, conforme falaremos melhor, mais a seguir. Acresce-se o fato de que, por outro lado, a indústria de bens de capital nacional, tecnologicamente já amadurecida, apresenta níveis históricos de ociosidade que superam a marca de trinta por cento, podendo, portanto, assumir tranqüila-

mente, a redução da importação apontada, o que seria muito saudável para a economia interna, como um todo.

Podemos assumir, então, que o crescimento das importações deve-se fundamentalmente à compra de bens de consumo oriundos do mercado externo. Tais produtos estão chegando ao País com o claro objetivo de competir com os produtos brasileiros, forçando a queda de preços, reduzindo-se, pois, a inflação. sobretudo no que se refere àqueles segmentos industriais em que existe uma nítida oligopolização ou atuação cartelizada. Hoje, a fabricação de 65% dos produtos colocados à venda nos supermercados é feita por apenas 24 empresas, reunidas em 17 grupos industriais. O pior é que esses oligopólios, em sua maioria, pertencem a grupos de capital transnacional, cujos lucros apurados no mercado interno são depois, não obstante o legítimo objetivo, repatriados para os países de origem, sem o devido reinvestimento no País, necessário à geração de emprego e riquezas internas. Já foi inúmeras vezes dito, mas sempre vale a pena ser repetido, que o Brasil precisa de um choque de oferta, para que os preços caiam. Nesse aspecto, a importação pode contribuir, e muito, para o combate à inflação.

Quanto ao segundo aspecto, todos nós, brasileiros, somos doutores em inflação e sabemos que suas causas básicas são, pela ordem decrescente de importância: o déficit público, a componente inercial formada pela correção da expressão monetária e os saldos excedentes da balança comercial, internalizados em moeda corrente. Nesse último caso, como referido, a sua colocação interna, em cruzeiros, tem que ser feita mediante emissão nova de moeda ou de títulos que, para serem colocados no mercado nacional, proporcionam elevações de taxas de juros, geratriz outra do incremento da inflação.

Por fim, como terceiro grande resultado efetivado pela abertura ao mercado externo mediante redução de alíquotas de importação, arrola-se a expressiva sinalização que tal política dá ao aumento da qualidade dos produtos nacionais, da eficiência empresarial e da competitividade industrial. Segundo pesquisa realizada pela Confederação Nacional de Indústrias — CNI, em 1991 e em abril de 1993, naquele ano, 20,5% das 572 empresas nacionais pesquisadas afirmavam estar sofrendo concorrência de produtos importados; em abril de 1993, 33% já admitiam essa concorrência. Em consequência a isso, 34% das empresas realizaram ajustes em seu processo produtivo, em 1991, contra 59% daquele universo, em abril, recentemente passado.

A prioridade dos ajustes tem sido pela busca de maior eficiência empresarial, conforme comprovam os dados da pesquisa. Mais de noventa por cento das empresas adotaram novos programas de controle de qualidade; mais de oitenta por cento priorizaram a racionalização empresarial, com redução de gastos com pagamento de pessoal e reestruturação do processo de produção; setenta e oito por cento das empresas investiram fortemente em treinamento e desenvolvimento de pessoal. Dentro do estudo concluído, ficou claro que os segmentos industriais que mais ajustes fizeram foram aqueles que mais concorrência dos produtos importados sofreram.

Todos esses benefícios, do ponto de vista externo e interno, estão intimamente relacionados e demonstraram um saudável efeito geral para a economia do País, porém somente serão claramente visíveis para todos os setores econômicos ao longo de um processo duradouro de manutenção dessa política de abertura econômica.

Ao finalizarmos, Sr. Presidente, não podemos deixar de registrar que, desde o mercantilismo, de quatro séculos para

cá, nenhum país do chamado Primeiro Mundo chegou lá sem executar, quase que permanentemente, uma forte política protecionista de seus produtos, seja por realista política cambial, seja por execução de pesadas barreiras de importação aos produtos similares externos. Assim, no presente momento, diante do quadro histórico nacional de substituição de importações que procuramos reverter, em vista dos malefícios já agora detectados e rapidamente delineados por nós, neste pronunciamento, queremos expressar nossa confiança nos resultados que já aparecem, fruto dessa atual política de estímulo à importação brasileira. Acreditamos que esses resultados serão extremamente importantes para atacar de frente os dois grandes males de nossa economia: a inflação e a recessão nacionais. A continuação dessa política, entretanto, deve ser monitorada bem de perto pelas autoridades das áreas econômicas do Governo Federal, para sua perfeita implementação e ajuste, sem prejuízo de determinados setores, mais sensíveis à competitividade externa ou aqueles que sofrem com a ociosidade de bens de capital. Esperamos que dessa política, a indústria nacional, como um todo, saia fortalecida e bem mais eficiente. Muito obrigado.

Durante o discurso do Sr. Júlio Campos, o Sr. Humberto Lucena, Presidente, deixa a cadeira da presidência que é ocupada pelo Sr. Chagas Rodrigues, 1º Vice-Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) — Concedo a palavra ao nobre Senador João Calmon.

O SR. JOÃO CALMON (PMDB — ES. Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Sr^s e Srs. Senadores, esteve recentemente em visita à Universidade de Ijuí, no Estado do Rio Grande do Sul, a convite do seu Magnífico Reitor, prof. Walter Frantz, quando tive o prazer de conhecer realizações educacionais da maior relevância.

Ijuí é um belo Município no planalto noroeste do Estado, a 420Km por via rodoviária da capital. Hoje com 75 mil habitantes, o Município foi colonizado por imigrantes alemães, italianos, austríacos, letões, poloneses, franceses, suecos, espanhóis e húngaros. Com base nesta rica combinação de culturas, a região prosperou inicialmente com base no setor agrícola. Todavia, já nos anos 20, neste século, estabeleceram-se várias indústrias. Na década de 60 desenvolveram-se sobretudo a soja e o trigo. Predominando a pequena propriedade, com distribuição relativamente homogênea da população rural, foi criado um sistema cooperativo, centrado na Cooperativa Triticola de Ijuí, a COTRIJUÍ.

Nessa época começou a se destacar o setor de serviços, sobretudo com a fundação, em 1957, da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Ijuí. Este estabelecimento, criado pela Ordem dos Frades Menores Capuchinhos, logo se distinguiu por não ser mera instituição distribuidora de diplomas a uma população ávida de prestígio social.

A nova Instituição desde logo apresentou três marcas: 1) a abertura do saber trabalhado pela Faculdade para camadas mais amplas da população, atingindo-as em proporções significativas, tendo em vista a construção e a circulação daquele saber; 2) a referência do saber aos problemas enfrentados por aquelas camadas da população, com a valorização dos conhecimentos que possuem, principalmente os grupos ligados diretamente ao processo produtivo da região, isto é, agricultores, operários e pequenos empresários; 3) a produção de novos conhecimentos, a partir do saber particularizado

e localizado das pessoas, com vistas a transformações exigidas pelos programas de desenvolvimento, mediante os instrumentos de reflexão e análise elaborados pelo **corpus** acadêmico.

A irradiação desse trabalho na região e o intercâmbio assíduo com grupos e organizações, por intermédio dos alunos dos cursos regulares e por meio das atividades múltiplas de extensão, efetuada pelo Movimento Comunitário de Base, tudo isso levou a amadurecer a idéia de constituir uma fundação para o desenvolvimento integrado da região noroeste do Rio Grande do Sul. Levada aos 54 Municípios da área, pelos frades capuchinhos, a proposta de doação do patrimônio até então construído, para que se somassem os esforços de todos, e após encontros e assembleias desenvolvidos no decorrer de todo um ano, foi instituída a FIDENE — Fundação de Integração Desenvolvimento e Educação do Noroeste do Estado.

Criada esta entidade de caráter regional, foi possível ampliar os cursos de graduação oferecidos, até então exclusivamente na área de formação de educadores, para outros campos: administração das organizações empresariais cooperativas, entidades sindicais e pequenas propriedades rurais, com trabalho intensivo de extensão, no sentido de capacitar as lideranças para o entendimento e enfrentamento dos problemas detectados; formação tecnológica para atuação no campo das ciências agrárias; implantação da Escola de Enfermagem, voltada para o trabalho de atenção primária à saúde, desencadeando a participação ativa e organizada das camadas populares como responsáveis primeiras pela promoção, proteção e reabilitação da sua saúde, formando-se os profissionais enfermeiros e nutricionistas dedicados ao trabalho junto às comunidades da região.

A ampliação das áreas do saber cultivadas pela Instituição e dos campos de atuação comunitária, bem como o amadurecimento das condições do trabalho integrado e pluridisciplinar, levaram a FIDENE a postular o reconhecimento oficial do caráter universitário dos Centros Integrados de Ensino Superior por ela mantidos. Reconhecida pelo governo Federal em 1985, emergia assim a UNIJUÍ — Universidade de Ijuí, como concretização histórica de uma multiplicidade de relações sociais dela determinantes e por ela parcialmente determinadas, no compromisso da construção e circulação do saber solidariamente produzido, com rigor científico, sobre as condições e pressupostos das situações vividas.

Pela inserção na realidade concreta da sua atuação imediata, em que se colocavam exigências muito determinadas, a Instituição foi levada a definir prioridades, concentrando sua atenção e esforços nos campos específicos da educação, da saúde, da agropecuária e da administração das empresas e organizações civis. Definiu-se a vocação da Universidade por esta peculiaridade dos campos de atuação no contexto de sua presença, conjugada à opção política de tratar os problemas detectados não sob a ótica das teorias e tecnologias consagradas, mas como desafios à inventividade e à geração de técnicas e tecnologias alternativas adequadas, que vem completar, nos últimos anos, o quadro das opções institucionais.

Além de ser a primeira destinatária do fazer universitário, a comunidade regional se faz presente no governo e na administração universitária pela corresponsabilidade assumida de mantê-la na medida da relevância dos serviços prestados, pela representação nos órgãos colegiados e pela efetiva autonomia de ação, delegada ao **corpus** universitário. Este último é continuamente desafiado pelo contexto, que lhe circunscreve as

fronteiras de ação e, em última análise, traça os objetivos capazes de não reduzir a Instituição a mera corporação fechada em si mesma. Produz-se, assim, um controle social, interno e externo, operante no sentido do trabalho produtivo, exigido, aliás, pela própria natureza da Instituição, e dependente da articulação com forças sociais que lhe dêem, com os respectivos recursos, sentido e vitalidade.

Essas forças sociais atuantes na construção da UNIJUÍ constituem a garantia e o aval de uma universidade pública não estatal, colocada a serviço da população, como livre palco da argumentação pública das ciências e do trânsito das idéias no sentido da abrangência e da lucidez na análise das condições e pressupostos das situações e na explicitação e condução da consciência dos agentes coletivos.

Pelas vinculações com o seu meio, construídas ao longo de décadas, a UNIJUÍ, se coloca como universidade regional comunitária. O amadurecimento destas relações, aliado às demandas de um desenvolvimento mais equânime, exigem uma atuação descentralizada da Universidade em termos de presença física, a cada dia reiterada por meio de **campi** universitários ou de núcleos de atuação articulada localmente. Assim, a UNIJUÍ hoje é constituída por quatro **campi**: o da sede, em Ijuí; o de Santa Rosa; o de Panambi e o de Três Passos. Encontram-se em funcionamento 19 cursos de graduação e 8 cursos de especialização. Projeta-se para o próximo ano o funcionamento dos Mestrados em Educação e em Matemática Aplicada. No primeiro semestre deste ano havia 4.709 alunos matriculados nos cursos de graduação.

Para a realização de suas atividades, a UNIJUÍ conta com um corpo docente de 423 professores, dos quais 61,7 por cento em tempo integral e semi-integral. Ao todo, são 34.120 metros quadrados de construções, incluindo 28 laboratórios.

As atividades de pesquisa e de extensão, com amplo espectro e alto grau de inserção na comunidade, são estruturas em cinco programas básicos: os Programas Regionais de Cooperação Científica e Tecnológica, de Atuação Educacional Integrada, de Saúde e o Programa de Administração do Desenvolvimento Regional.

Como podemos observar, o trabalho cresceu de tal forma que a semente germinou e deu origem não a um simples arbusto, mas a uma frondosa árvore. A Universidade associa o ensino, a pesquisa e a extensão não apenas como princípio proclamado, mas como realidade traduzida em atos. Apesar das frequentes dificuldades financeiras e de todo o seu cortejo de males, a UNIJUÍ tem uma despesa média aluno/ano muito mais baixa que a das instituições federais de ensino superior, ao mesmo tempo de apresenta significativos resultados em suas áreas de atuação.

Foi certamente pelo papel desenvolvido pela Universidade que o Município de Ijuí se destacou no último quadriênio, ao ponto de ser um dos destaques da série "Educação e Desenvolvimento Municipal", apoiada pelo Fundo das Nações Unidas para a Infância e pelo Ministério da Educação e do Desporto. Ao invés de permanecer comodamente discutindo as teorias pedagógicas nas salas de aula, a Universidade proporcionou assessoria técnica à Secretaria Municipal de Educação, além de outros programas oficiais. Como resultado, os pontos altos da atuação do Município naquele período foram a nucleação das escolas, as ações integradas com a comunidade e uma metodologia de ensino, idealizada por especialistas da UNIJUÍ, que envolve, num trabalho comum, alunos, professores e membros da comunidade, desenvolvendo uma pro-

posta interdisciplinar e contextualizada para as séries iniciais do ensino fundamental.

Debatendo-rs há bem mais que uma década com a crise do Estado, que, aliás, acomete todo o continente latino-americano, é profundamente encorajador ver uma experiência como esta. Trata-se de uma daquelas instituições públicas não estatais que agem com flexibilidade e devotamento. Na qualidade de universidade comunitária, não existem donos, não há interesses lucrativos a atender em troca da emissão maciça de diplomas, não ocorrem certas tensões comuns entre capital e trabalho. Trata-se da evidência gritante de que a qualidade e a perspectiva de serviço recompensam, apesar da escassez de recursos.

A experiência da UNIJUÍ já havia sido apresentada, com suas grandezas e dificuldades, perante a Comissão Parlamentar de Inquérito sobre a crise na universidade brasileira, de que tive a honra de ser relator. Foi, portanto, um prazer aceitar o convite para visitá-la e constatar que a educação lá não é concebida como simples transmissão de conhecimentos de professores para alunos, mas como um processo de vida, que entrelaça teoria e prática a serviço da comunidade envolvente. Lá não é preciso, portanto, ficar pensando em como associar, nos termos constitucionais, ensino, pesquisa e extensão. Este é um princípio inerente à missão da Universidade e anterior à própria lei.

No que se refere ao Município de Ijuí, segundo trabalho patrocinado pelo UNIVEF e pelo MEC, nos anos de 1991 e 1992 foram aplicados 35 por cento ou mais dos recursos previstos pela Constituição. A Prefeitura obviamente nunca se perguntou por que "gastaria tanto com ensino", mas superou de longe o mínimo constitucional. Nem chegou a colocar em dúvida o art. 60 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, que manda aplicar metade dos recursos constitucionalmente vinculados na erradicação do analfabetismo e na universalização do ensino fundamental e que ainda é letra morta para a esfera federal. Também não é preciso invocar o art. 35 da Lei Maior, que prevê a intervenção do Estado nos Municípios que não cumprirem suas obrigações com o ensino e que, também, tem sido letra morta há muito tempo.

Em meio a tantas dificuldades, a UNIJUÍ e seu entorno constituem a prova e a esperança do que é possível realizar com o trabalho árduo. Seus frutos apontam para um horizonte onde a competência e o serviço mostram valer a pena. Recentemente a Instituição teve aprovado pelo Conselho Federal de Educação o seu projeto de regionalização, transformando-se, assim, em Universidade Comunitária Regional **Multi-campi**, com base nos dispositivos legais vigentes. Isso significa que a sua área de atuação imediata é constituída por um conjunto de 47 pequenos Municípios, situados no Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul, correspondendo a uma área de 14.149 quilômetros quadrados ou 5 cinco por cento do território estadual e a mais de meio milhão de habitantes.

Dessa forma, foram incorporadas mais duas faculdades e quatro cursos de graduação e aprovados os **campi** da Universidade em Santa Rosa, Panambi e Três Passos, que vieram a se acrescentar ao já existente em Ijuí.

Desenha-se e concretiza-se, portanto, um novo perfil, o de Universidade Regional. Embora não seja inédito, vem acrescentar uma contribuição inovadora ao sofrido ensino superior brasileiro, patenteando que não é preciso esperar a crise passar para alcançar novas conquistas em educação.

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) — Concedo a palavra ao nobre Senador Alfredo Campos.

O SR. ALFREDO CAMPOS (PMDB — MG. Pronuncia o seguinte discurso.) — Sr. Presidente, Sr^{te} e Srs. Senadores, no último dia 10 de agosto, proferimos uma palestra para os alunos do Curso de Política, Estratégia e Alta Administração do Exército.

Dada a pertinência do tema, transcrevemos, a seguir, os termos em que foi desenvolvida:

"Assistimos, atualmente, a um amplo debate a respeito da revisão constitucional. Não só os políticos, mas representantes das diferentes categorias sociais, têm demonstrado um grande interesse e um constante questionamento do tema. Esse comportamento, que se vem generalizando, é sumamente, positivo para a saúde política deste País, à medida que revela participação e envolvimento das instituições e do povo em geral na formação da vontade do Estado, isto é, na criação do Direito.

São muitas as dúvidas e as controvérsias. É por quê? Porque a revisão constitucional é um fato novo na vida do País. Porque, não havendo experiência anterior, torna-se difícil definirem-se as metodologias e as estratégias a serem desenvolvidas. Porque a consciência do brasileiro está despertando para os grandes problemas nacionais.

A elaboração de um texto constitucional considera, sempre, as prováveis modificações sociais e econômicas a ocorrem a curto e médio prazos. Entretanto, a aceleração das inovações tecnológicas, políticas e sociais, principalmente nesta segunda metade do século XX, tem acarretado mudanças excessivamente rápidas na sociedade. Em consequência, o teor da Lei Maior se torna desatualizado e até inadequado, distanciando-se da realidade vivida pelo cidadão comum e carecendo, então, de reforma.

Habitua-mo-nos ao aspecto mais comum de reforma da Carta Magna — a emenda constitucional — a qual permite alterar aspectos específicos do texto em vigor. Para maiores modificações, no entanto, o procedimento correto é a revisão constitucional, bem mais ampla que a emenda.

Outros países, a exemplo de Portugal, passaram por essa experiência, com resultados inegavelmente positivos. No caso brasileiro, porém, é a primeira vez que uma revisão está prevista na própria Constituição, como forma democrática de adequar o texto da Lei à realidade atual e seus possíveis desdobramentos.

É importante que analisemos, aqui, os principais questionamentos que têm surgido, bem como as diferentes concepções e as proposições legais que devem nortear as decisões políticas.

Vamos, então, às perguntas mais importantes. Procurarei enfocá-las de forma objetiva e sucinta para sua melhor compreensão.

1. Quando deverá ocorrer a revisão constitucional?

O artigo 3º do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias não especificou a data na qual terá início o processo de revisão, nem o tempo de sua duração. O legislador-constituente houve por bem deixar ao legislador-ordinário — que exercerá o poder constituinte derivado, o poder de reforma — a incumbência de decidir quando ocorrerá e por quanto tempo se alongará o processo revisional. A previsão feita pelo legislador-constituente se militou à imposição da revisão constitucional, cujo processo deverá ocorrer cinco anos após a promulgação da Carta.

Em razão da imprecisão da norma do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias acendeu-se a celeuma, nos campos político, social e jurídico, acerca da revisão constitucional.

Dentre as teses apresentadas, vale ressaltar:

a) a que defende a inviabilidade jurídica de se realizar a revisão constitucional, em razão da confirmação, pelo povo brasileiro, do sistema e da forma de governo no plebiscito realizado este ano. Essa tese tem como ponto central a idéia do entrelaçamento lógico-jurídico entre os artigos 2º e 3º do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, sendo o artigo 3º a consequência inevitável do artigo 2º. E, de acordo com esse raciocínio, somente na hipótese de o plebiscito apontar a necessidade de mudança na forma e no sistema de governo é que haveria a revisão constitucional. Como o resultado do plebiscito realizado em abril deste ano foi confirmador da forma e do sistema de governo vigentes, não persiste a revisão da Constituição, que passou a ser, a partir desse resultado, juridicamente inviável. Qualquer alteração no texto constitucional, segundo essa tese, deve ocorrer mediante emenda;

b) a que defende a necessidade de revisão constitucional, independentemente do resultado do plebiscito, visando à correção de equívocos e ao aperfeiçoamento da Constituição, que deve refletir a realidade social e política do País. Essa tese comporta o seguinte desdobramento:

b.1) a revisão constitucional deve ocorrer logo após o decurso dos cinco anos da promulgação da Constituição, mais precisamente a partir do dia 6 de outubro deste ano, estendendo-se por, no máximo, seis meses, devendo findar até abril do próximo ano. Os que defendem esse entendimento alegam que as novas eleições devem ocorrer, e o novo mandato presidencial deve ser iniciado, já sob a égide da Constituição revisada, a fim de se evitar que o futuro governo sofra com o imobilismo que o período de revisão constitucional inevitavelmente acarretará;

b.2) a revisão constitucional deve ocorrer, em razão da necessidade detectada, pela sociedade, de adaptação da Constituição à realidade vivenciada pelo cidadão comum. Porém, essa revisão deverá esperar a realização das eleições de 1994, que serão gerais, somente vindo a ocorrer a partir de 1995. Os que defendem essa tese se respaldam no raciocínio de que não há clima para se fazer uma revisão constitucional às vésperas de eleições gerais e que, assim, é melhor aguardar o resultado das urnas, para, só então, proceder-se à alteração da Carta Magna.

Em sendo mais forte, em termos jurídicos e políticos, a tese da necessidade de revisão constitucional logo após o decurso dos cinco anos da promulgação do texto, para que a Carta Magna corresponda, em termos reais, aos anseios do povo, continuamos a elaboração das perguntas partindo desse pressuposto: a revisão constitucional deverá ocorrer a partir de 6 de outubro de 1993, estendendo-se por, no máximo, seis meses, isto é, até abril de 1994.

2. Qual será a amplitude da revisão constitucional?

Como espécie do gênero reforma, a revisão constitucional se caracteriza como uma manifestação do poder constituinte derivado, o qual é limitado e decorrente do poder constituinte originário, a este subordinando-se.

O poder constituinte originário, cujo titular é o povo, se manifesta mediante representantes com mandato especial para elaborar a Carta Magna, podendo o seu mandato se exaurir com a conclusão da tarefa constitucional ou ter continuidade como legislador ordinário (como ocorreu, por exemplo, com o Poder Constituinte de 1987/88).

Já o poder constituinte derivado, consoante a sua denominação, deriva do poder constituinte originário, sendo por este

limitado, e é exercido, quase sempre, pelo legislador ordinário. Dizemos quase sempre, porque pode ocorrer de o texto constitucional exigir a eleição de um corpo de representantes especialmente para o exercício do poder de reforma. Este não é o caso, porém, da Constituição brasileira, que, expressamente, delegou esse poder ao Congresso Nacional, isto é, ao legislador ordinário.

Sendo exercido pelo legislador ordinário e decorrente do poder constituinte originário, o Poder Constituinte Derivado, a ser convocado após 5 de outubro de 1993, terá sua competência limitada e delimitada pela própria Constituição — são os chamados limites formais — e pelo sentimento nacional, que indicará o que precisa ser alterado ou aperfeiçoado no texto.

Enquanto o poder constituinte originário se caracteriza por ser um fato metajurídico, que precede o Direito, estando livre, portanto, de qualquer outra limitação que não seja a imposta pelo sentimento nacional, o poder constituinte derivado é um poder constituído, jurídico, limitado na própria Constituição, restrito às diretrizes constitucionais e à realidade social, econômica e política vivenciada pelo País.

Nesse contexto, políticos, juristas, representantes de entidades de classe e da Igreja têm-se manifestado defendendo a necessidade de revisão de tópicos como, por exemplo: o sistema tributário; o monopólio estatal; os serviços públicos; o sistema político-eleitoral; o relacionamento entre os Poderes; e o relacionamento entre a União, os Estados e os Municípios.

Outras matérias, porém, que têm sido cogitadas como passíveis de revisão provocam grande polêmica, em razão do medo gerado por alguns, de perda das conquistas auferidas com a Carta de 1988. Assim são exemplos: os direitos dos trabalhadores, nesses incluídos os servidores públicos, mormente no que diz respeito à aposentadoria e estabilidade; a reforma agrária; e o sistema previdenciário.

Concluindo esse enfoque, recorremos aos ensinamentos proferidos pelo Jurista e Procurador-Geral do Estado do Rio de Janeiro, Diogo de Figueiredo Moreira Neto, que em palestra proferida no Seminário de Revisão Constitucional, realizada pela Escola Superior de Guerra (ESG) e noticiado pela *Gazeta Mercantil*, de 5-7-1993, defendeu a idéia de revisões permanentes da Constituição, como forma de manter sua legitimidade na correspondência ao sentimento nacional. Entende, ainda, o ilustre Jurista, que os limites da revisão constitucional são delicados não por razões jurídicas, mas — nas suas próprias palavras — “por ser uma questão política delicada”. Assim, ele defende que a revisão não pode atingir “os princípios superiores”, isto é, “o que precisa ser preservado é a essência dos direitos e garantias e não a sua roupagem. É necessário manter certos princípios que precedem a própria Constituição”.

E, agora, passemos à última formulação que consideramos importante abordar neste momento.

3. Qual será o procedimento adotado para a revisão constitucional?

O art. 3º do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias estabelece que a revisão constitucional será realizada pelo Congresso Nacional, em sessão unicameral, pelo voto da maioria absoluta dos seus membros.

Essa norma configura uma exceção à regra geral da emenda à Constituição, insculpida no art. 60 das Disposições Permanentes.

O legislador-constituinte, ao prever a revisão da Constituição, fez exceção à regra geral, no que diz respeito à espécie de reforma (revisão, ao invés de emenda), à apreciação da matéria (pelo Congresso Nacional, reunido em sessão unicameral, ao invés de sessões bicamerais) e ao **quorum** de votação (maioria absoluta, ao invés de três quintos dos votos).

Em nenhum momento, porém, o legislador-constituinte fez exceção à regra geral no que diz respeito ao exercício da presidência do Congresso Nacional e ao processo de votação. Pelo contrário, confirmou-a ao afirmar que a revisão constitucional será procedida pelo próprio Congresso Nacional e ao silenciar sobre a forma de aprovação dos votos dos membros do Congresso Nacional.

Inexistindo exceção à regra geral confirma-se esta. E qual é a regra geral no que diz respeito à presidência do Congresso Nacional? É a prevista no § 5º, do art. 57, da Constituição Federal, que constitui o Presidente do Senado Federal em Presidente do Congresso Nacional. Já a regra geral no tocante ao processo de votação nas sessões unicamerais é a inserida no art. 43, do Regimento Comum, que estabelece o cômputo separado dos votos de Deputados e Senadores.

A votação em separado, por Deputados e Senadores, do texto constitucional sob revisão, é também uma exigência do princípio federativo, adotado pelo Estado brasileiro. Nesse contexto, o Senado Federal — Casa dos representantes dos Estados — tem o mesmo peso político e jurídico da Casa dos representantes do povo — a Câmara dos Deputados —, tendo, por conseguinte, o poder-dever de ser ouvido em pé de igualdade com a Câmara.

Em sendo a votação também unicameral, os Estados-Membros — parte da Federação — deixando de ser ouvidos na revisão constitucional, haja vista a insignificância numérica do Senado frente à Câmara dos Deputados. E qualquer alteração na Constituição de um Estado federativo que não ouça as partes do todo (Estados-Membros) é tão ilegítimo quanto o seria a que não contasse com a participação dos representantes do povo.

Por esse motivo é que Estados de estrutura federativa, como a Suíça e os Estados Unidos, mantêm em suas Constituições previsões que exigem o **referendum** dos Estados-Membros ou Cantões para a reforma constitucional (art. V da Constituição americana e 123, da suíça, de 1874).

Ao ensejo do tema revisão constitucional, sob o enfoque do federalismo, assim se pronunciou Barbosa Lima Sobrinho em artigo publicado sob o título "A Crucificação da Constituição", no **Jornal do Brasil** de 25-7-1993, p. 11:

"(...) E, se considerarmos que o Senado Federal conta com 81 senadores e a Câmara com (...) 503 deputados, mesmo que o Senado votasse unido, não representaria senão uma sexta parte da votação total. Uma situação, pois, de inferioridade e de total dependência, na votação final (...) O que não deixaria de valer como um atentado quanto à presença de uma das duas Casas do Congresso, (...) expressamente à que zela pela presença e influência dos Estados, num regime federativo. Se se ampliasse o precedente de sessões unicamerais, ficaria o Senado reduzido ao papel de uma simples comissão da Câmara dos Deputados. Quando a própria Constituição, no art. 60, parágrafo 4º, declara que "não será objeto de deliberação a proposta de emenda tendente a abolir: I — a forma federativa do Estado". E não é abolir essa forma federativa o admitir que

o Senado passe a valer como uma sexta parte, em deliberações fundamentais, como a revisão de todo o texto constitucional?"

Estes são os aspectos mais em evidência na dinâmica que precede a revisão constitucional. Pretendemos iniciá-la em 6 de outubro próximo. Com toda a certeza, até lá, a sociedade, a classe política e a Nação terão chegado ao necessário ponto de equilíbrio. Somente assim o novo texto constitucional terá condições de atender às expectativas do povo brasileiro."

Foram essas, Sr. Presidente e Srs. Senadores, nossas palavras àquele auditório.

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) — Nada mais havendo a tratar, a Presidência encerra os trabalhos para a sessão ordinária de amanhã a seguinte

ORDEM DO DIA

— 1 —

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 156, DE 1992
(Em regime de urgência, nos termos do art. 336, c, do Regimento Interno)

Votação, em turno suplementar, do Projeto de Lei da Câmara nº 156, de 1992 (nº 1.670/89, na Casa de origem), que "dispõe sobre partidos políticos, regulamenta os arts. 17 e 14, § 3º, inciso V, da Constituição Federal", tendo

Parecer, sob nº 279, de 1993, da Comissão

— **Diretora**, oferecendo a redação do vencido.

(Dependendo de parecer da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania sobre as emendas de Plenário)

— 2 —

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 109, DE 1993
(Em regime de urgência nos termos do art. 336, c, do Regimento Interno)

Discussão em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 109, de 1993 (nº 3.602/93, na Casa de origem), que "modifica a Lei nº 8.629, de 25 de fevereiro de 1993, que "regulamenta dispositivos constitucionais relativos à reforma agrária". (Dependendo de parecer)

— 3 —

Votação, em turno único, do Requerimento nº 272, de 1993, do Senador Dario Pereira, solicitando, nos termos regimentais, que, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 106, de 1992 (nº 813/88, na Casa de origem), além das Comissões a que foi despachado, seja, também, ouvida a de Serviços de Infra-Estrutura.

— 4 —

Votação, em turno único, do Requerimento nº 551, de 1993, da Senadora Marluce Pinto, solicitando, nos termos do art. 172, inciso I, do Regimento Interno, a inclusão em Ordem do Dia do Projeto de Lei do Senado nº 56, de 1993 — Complementar, de sua autoria, que "dispõe sobre a cobrança de juros pelas entidades que atuam segundo as regras do Sistema Financeiro de Habitação".

— 5 —

Votação, em turno único, do Requerimento nº 764, de 1993, do Senador Marco Maciel, solicitando, nos termos do art. 172, inciso I, de Regimento Interno, a inclusão em Ordem do Dia do Projeto de Lei do Senado nº 67, de 1991, de sua autoria, que “dispõe sobre a participação dos trabalhadores na gestão das empresas e dá outras providências”.

— 6 —

Votação, em turno único, da Mensagem nº 289, de 1993 (nº 502/93, na Casa de origem), pela qual o Presidente da República solicita a retirada do Projeto de Lei da Câmara nº 144, de 1992 (nº 2.907/72, na Casa de Origem), que “extingue a fração do cruzeiro, denominada centavo, e dá outras providências”.

— 7 —

Discussão, em turno único, da Redação Final, (oferecida pela Comissão Diretora em seu Parecer nº 277, de 1993) ao Projeto de Resolução nº 49, de 1993, que “autoriza a contratação de operação de arrendamento mercantil, sem aval da União, pela Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A. — EM-BRAER, junto a IBM do Brasil Leasing Ltda., destinada à substituição parcial de equipamentos em seu Centro de Processamento de Dados”.

— 8 —

Discussão, em turno único, do Substitutivo da Câmara ao Projeto de Lei do Senado nº 192, de 1991, de autoria do Senador Divaldo Suruagy, que “altera dispositivos da Lei nº 5.869, de 11 de janeiro de 1973 — Código de Processo Civil”, tendo

Parecer favorável, sob nº 263, de 1993, da Comissão — de Constituição, Justiça e Cidadania.

— 9 —

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 87, de 1993 (nº 2.162/91, na Casa de origem), que denomina “Rodovia José Francisco de Sousa” o trecho federal da BR-230 que liga as cidades de Sousa e Cajazeiras, no Estado da Paraíba”, tendo

Parecer favorável, sob nº 214, de 1993, da Comissão — de Educação.

— 10 —

PARECER Nº 252, DE 1993

Discussão, em turno único, do Parecer nº 252, de 1993, da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, sobre questão de ordem do Senador Cid Saboia de Carvalho, concluindo ser de dois quintos da composição do Senado, o **quorum** para aprovação de Projetos de Decreto Legislativo de outorga e renovação de concessão, permissão e autorização para serviços de radiodifusão sonora e de sons e imagens, conforme previsto no § 2º do art. 223 da Constituição.

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) — Está encerrada a sessão.

(Levanta-se a sessão às 20h16min.)

ATA DA 134ª SESSÃO, REALIZADA EM 6 DE JULHO DE 1993

(Publicada no DCN — Seção II —, de 7-7-93)

RETIFICAÇÃO

Na página nº 6378, 2ª coluna, após a data do Requerimento nº 676, de 1993,

Onde se lê:

— Nilson Carneiro — Gerson Camata — Chagas Rodrigues

Leia-se:

— Nelson Carneiro — Gerson Camata — Chagas Rodrigues

ATA DA 146ª SESSÃO, REALIZADA EM 12 DE JULHO DE 1993

(Publicada no DCN — Seção II —, de 13-7-93)

RETIFICAÇÃO

Na publicação do Projeto de Lei da Câmara nº 147, de 1993, página 6814, 2ª coluna, imediatamente após a legislação citada, inclua-se, por omissão, o seguinte:

(À Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania.)

ATO DO PRESIDENTE Nº 431, DE 1993

O Presidente do Senado Federal, no uso de suas atribuições, em conformidade com a delegação de competência que lhe foi outorgada pelo Ato da Comissão Diretora nº 2, de 1973, de acordo com as Resoluções do Senado Federal nº 42 e 66, de 1993, e com o Ato da Comissão Diretora nº 53, de 1993, resolve, nomear MYRIAN BECK BISOL, ANNA CHRISTINA DE A. COELHO, ANTONIO FERREIRA LIMA, MOIZES FELIX DE ALMEIDA, SYMONE MARIA MACHADO BONFIM, MARIA DE FÁTIMA CAMPOS, WANDERLEY RABELO DA SILVA, MARIA VIRGINIA MESQUITA MELO, CLAUDIA VALERIA ALVES PEREIRA, ALEXANDRE SERGIO DE M. CAMINHA, PAULO HENRIQUE FERREIRA NUNES, JOSÉ R. R. FONTINELE JUNIOR, PAULO JORGE BACCHINI DE A. LIMA, NAGIB CHAUL NETO, GILDA LUCIA FERREIRA, CLARA MARTINS PEREIRA DELGADO, MARIA DA MACENA LIMA, EDIVALDO CUNHA PIMENTA, JOSÉ GERALDO PEREIRA BAIÃO, VERA LUCIA LEOPOLDINO OLIVEIRA, LUIS CARLOS CARNEIRO MATOS, ROSANA CRISTINA DA CUNHA e JOÃO BATISTA J. DE MEDEIROS, para o cargo de Técnico Legislativo — Nível II. Área de Apoio Técnico-Administrativo, Especialidade de Datilografia, Padrão 16, em virtude de aprovação em concurso público, homologado pelo Ato do Presidente nº 357, de 1992, publicado no **Diário do Congresso Nacional**, Seção II, de 22 de setembro de 1992, e no **Diário Oficial da União**, Seção I, de 22 de setembro de 1992.

Senado Federal, 25 de agosto de 1993. — Senador **Humberto Lucena**, Presidente do Senado Federal.

ATO DO PRESIDENTE Nº 432, DE 1993

O Presidente do Senado Federal, no uso da sua competência regimental e regulamentar, de conformidade com a delegação de competência que lhe foi outorgada pelo Ato da Comissão Diretora nº 2, de 4 de abril de 1973, e tendo

em vista o que consta do Processo nº 14.741/93-8, resolve aposentar, voluntariamente, o servidor ADELINO LISBOA AMARAL, Técnico Legislativo, Área de Polícia, Segurança e Transporte, Nível II, Padrão 30, do Quadro de Pessoal do Senado Federal, nos termos do artigo 40, inciso III, alínea a, da Constituição da República Federativa do Brasil, combinado com os artigos 186, inciso III, alínea a 192, inciso II; e 67, da Lei nº 8.112, de 1990, bem assim com os artigos 34 § 2º, 37; e 39, da Resolução (SF) nº 42, de 1993, e a Resolução nº 77, de 1992, com proventos integrais, observado o disposto no artigo 37, inciso XI, da Constituição Federal.

Senado Federal, 25 de agosto de 1993. — Senador Humberto Lucena, Presidente.

ATO DO PRESIDENTE Nº 433, DE 1993

O Presidente do Senado Federal, no uso de suas atribuições, em conformidade com a delegação de competência que lhe foi outorgada pelo Ato da Comissão Diretora nº 2, de 1973, tendo em vista o que consta do Proc. nº 16.792/93-9, e de acordo com a Resolução do Senado Federal nº 42, de 1993, e com o Ato da Comissão Diretora nº 53, de 1993, resolve nomear ARNALDO JOAQUIM DE SANTANA e CARMEN COSTA COELHO, para o cargo de Técnico Legislativo — Nível II, Área de Saúde e Assistência Social, Especialidade de Enfermagem, Padrão 16, em virtude de aprovação em concurso público, homologado pelo Ato do Presidente nº 406, de 1992, publicado no *Diário do Congresso Nacional*, Seção II, de 22 de outubro de 1992, e no *Diário Oficial da União*, Seção I, de 22 de outubro de 1992.

Senado Federal, 25 de agosto de 1993. — Senador Humberto Lucena, Presidente do Senado Federal.

ATO DO PRESIDENTE Nº 434, DE 1993

O Presidente do Senado Federal, no uso de suas atribuições, em conformidade com a delegação de competência que

lhe foi outorgada pelo Ato da Comissão Diretora nº 2, de 1973, considerando a decisão da Comissão Diretora em sua 17ª Reunião Ordinária, de 28-11-91, tendo em vista o que consta do Processo nº 16.761/93-6, e de acordo com a Resolução nº 42, de 1993, e com o Ato da Comissão Diretora nº 53, de 1993, resolve, nomear HELIVAL RIOS MOREIRA, ANTÔNIO CARABALLO BARRERA e FRANCISCO CLÁUDIO CORRÊA M. SANT'ANNA para o cargo de Analista Legislativo, Nível III, Área de Comunicação Social, Eventos e Contatos, Especialidade de Comunicação Social, Padrão 31, do Quadro de Pessoal do Senado Federal, em virtude de aprovação em concurso público, homologado pelo Ato da Comissão Diretora nº 33, de 1989, publicado no *Diário do Congresso Nacional*, Seção II, de 11 de novembro de 1989.

Senado Federal, 25 de agosto de 1993. — Senador Humberto Lucena — Presidente do Senado Federal.

ATO DO PRESIDENTE Nº 435, DE 1993

O Presidente da Senado Federal, no uso de suas atribuições, em conformidade com a delegação de competência que lhe foi outorgada pelo Ato da Comissão Diretora nº 2, de 1973, tendo em vista o que consta do Proc. nº 16.627/93-8, e de acordo com a Resolução nº 42, de 1993, e com o Ato da Comissão Diretora nº 53, de 1993, resolve nomear MÔNICA ALVES DE LEVY MACHADO, para o cargo de Analista Legislativo, Nível III, Área Apoio Técnico ao Processo Legislativo, Especialidade de Taquigrafia, Padrão 31, do Quadro de Pessoal do Senado Federal, em virtude de aprovação em concurso público, homologado pelo Ato do Presidente nº 276, de 1992, publicado no *Diário do Congresso Nacional*, Seção II, de 7 de julho de 1992, e *Diário Oficial da União*, Seção I, de 7 de julho de 1992.

Senado Federal, 25 de agosto de 1993. — Senador Humberto Lucena — Presidente do Senado Federal.

MESA**Presidente**

Humberto Lucena - PMDB - PB

1º Vice-Presidente

Chagas Rodrigues - PSDB PI

2º Vice-Presidente

Levy Dias - PPR - MS

1º Secretário

Júlio Campos - PFL - MT

2º Secretário

Nahor Júnior - PMDB - AC

3º Secretário

Júnia Marise - PRN - MG

4º Secretário

Nelson Wedekin - PDT - SC

Suplentes de Secretário

Lavoisier Maia - PDT - RN

Lucídio Portella - PPR - PI

Beni Veras - PSDB - CE

Carlos Patrocínio - PFL - TO

LIDERANÇA DO GOVERNO**Líder**

Pedro Simon

VICE-LÍDERES

Jutahy Magalhães

Elcio Alvares

LIDERANÇA DO PMDB**Líder**

Mauro Benevides

Vice-Líderes

Cid Sabóia de Carvalho

Garihaldi Alves Filho

José Fogaça

Ronaldo Aragão

Mansueto de Lavoura

Antonio Mariz

Aluizio Bezerra

Gilberto Miranda

LIDERANÇA DO PSDB**Líder**

Mário Covas

Vice-Líderes

Almir Gabriel

Jutahy Magalhães

LIDERANÇA DO PFL**Líder**

Marco Maciel

Vice-Líderes

Elcio Alvares

Odacir Soares

LIDERANÇA DO PSB**Líder**

José Paulo Bisol

LIDERANÇA DO PTB**Líder**

Jonas Pinheiro

Vice-Líder

Vamir Campelo

LIDERANÇA DO PDT**Líder**

Magno Bacelar

LIDERANÇA DO PRN**Líder**

Ney Maranhão

Vice-Líder

Áureo Mello

LIDERANÇA DO PP**Líder**

Irapuan Costa Júnior

LIDERANÇA DO PPR**Líder**

Epitácio Cafeteira

Vice-Líderes

Carlos De'Carti

Moisés Abrão

Afonso Camargo

LIDERANÇA DO PT**Líder**

Eduardo Suplicy

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA _ CCJ

(23 Titulares e 23 Suplentes)

Presidente: Nelson Carneiro

Vice-Presidente: Maurício Corrêa

Titulares		Suplentes
	PMDB	
Amir Lando		Wilson Martins
Antonio Mariz		Aluizio Bezerra
Cid Sabóia de Carvalho		César Dias
José Fogaça		Garibaldi Alves Filho
Mansueto de Lavor		Divaldo Suruagy
Nelson Carneiro		Nabor Júnior
Pedro Simon		Ronaldo Aragão
Alfredo Campos		João Calmon
	PFL	
Josaphat Marinho		Henrique Almeida
Francisco Rollemberg		Hydekel Freitas
Carlos Patrocínio		Júlio Campos
Odacir Soares		Lourival Baptista
Elcio Álvares		Meira Filho
	PSDB	
Eva Blay		Chagas Rodrigues
Jutahy Magalhães		Teotônio Vilela Filho
Beni Veras		Almir Gabriel
	PTB	
Luiz Alberto		Vaga cedida p/ o PST (*)
Valmir Campelo		Louremberg Nunes Rocha
	PDT	
Magno Bacelar		Pedro Teixeira
	PRN	
Júnia Marise		Áureo Mello
	PDC	
Amazonino Mendes		Moisés Abrão
	PDS	
Espereidião Amin		Jarbas Passarinho
	PSB + PT	
José Paulo Bisol		Eduardo Suplicy
	PST	
		Enéas Faria (*)

Secretária: Vera Lúcia Iacorda Nunes – Ramais 3972 e 3987

Reuniões: Quartas-feiras, às 10 horas

Local: Sala das Comissões, Ala Senador Alexandre Costa – Anexo das Comissões – Ramal 4315

(*) Aguardando OF das lideranças partidárias para as devidas alterações

COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS _ CAS

(29 Titulares e 29 Suplentes)

Presidente: Almir Gabriel

Vice-Presidente: Francisco Rollemberg

Titulares		Suplentes
	PMDB	
Amir Lando		Alfredo Campos
Antonio Mariz		Flaviano Melo
César Dias		Irapuan Costa Júnior
Cid Sabóia de Carvalho		José Fogaça
Divaldo Suruagy		Mansueto de Lavor
Garibaldi Alves Filho		Nabor Júnior
Wilson Martins		Nelson Carneiro
João Calmon		Ronan Tito

Ronaldo Aragão
Onofre Quinan

Pedro Simon
Coutinho Jorge (*)

PFL

João Rocha
Guilherme Palmeira
Odacir Soares
Hydekel Freitas
Carlos Patrocínio
Francisco Rollemberg

Dario Pereira
Álvaro Pacheco
Bello Parga
Meira Filho
Lourival Baptista
Elcio Álvares

PSDB

Almir Gabriel
Beni Veras
Jutahy Magalhães

Mário Covas
Teotônio Vilela Filho
Eva Blay

PTB

Marluce Pinto
Vaga cedida p/ o PST(*)
Jonas Pinheiro

Valmir Campelo
Luiz Alberto
Levy Dias

PDT

Lavoisier Maia
Pedro Teixeira

Nelson Wedekin
Magno Bacelar

PRN

Ney Maranhão
Áureo Mello

Vago
Albano Franco

PDC

Epitácio Cafeteira

Amazonino Mendes

PDS

Lucídio Portella

João França

PSB + PT

Eduardo Suplicy

José Paulo Bisol

PST

Enéas Faria (*)

Secretário: Luiz Cláudio de Brito – Ramais 3515/16

Reuniões: Quartas-feiras, às 14 horas.

Local: Sala das Comissões, Anexo das Comissões – Ramal 3652

(*) Aguardando OF das lideranças partidárias para as devidas alterações

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS _ CAE

(27 Titulares e 27 Suplentes)

Presidente: Raimundo Lira

Vice-Presidente: Ruy Bacelar

Titulares		Suplentes
	PMDB	
(Vaga cedida para o PT)		Amir Lando
Aluizio Bezerra		Antonio Mariz
César Dias		Cid Sabóia de Carvalho
Mansueto de Lavor		Divaldo Suruagy
Nabor Júnior		Wilson Martins
José Fogaça		João Calmon
Ronan Tito		Onofre Quinan
Ruy Bacelar		Pedro Simon
Ronaldo Aragão		Humberto Lucena
	PFL	
Guilherme Palmeira		Odacir Soares
Meira Filho		Bello Parga
Raimundo Lira		Júlio Campos
Henrique Almeida		Álvaro Pacheco
Dario Pereira		Elcio Álvares
João Rocha		Josaphat Marinho

		PDS	
Mário Covas	PSDB	Jarbas Passarinho	Lucídio Portella
José Richa		PSB + PT	
Beni Veras		Vaga cedida para o PMDB (*)	Vago
		Secretário: Paulo Roberto Almeida Campos	
		Ramais: 3496 e 3497	
		Reuniões: Quintas-feiras, Às 10 horas	
		Local: Sala das Comissões, Ala Senador Alexandre Costa - Anexo das Comissões - Ramal 3546	
		(*) Aguardando OF das lideranças partidárias para as devidas alterações	
		COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA _ CI	
		(23 Titulares e 23 Suplentes)	
		Presidente: Júlio Campos	
		Vice-Presidente: Mário Covas	
		Titulares	Suplentes
		PMDB	
		Flaviano Melo	Amir Lando
		Wilson Martins	César Dias
		Irapuan Costa Júnior	Juvêncio Dias
		Nabor Júnior	Mansueto de Lavor
		Onofre Quinan	Ronaldo Aragão
		Divaldo Suruagy	Ronan Tito
		Ruy Bacelar	Antonio Mariz
		Garibaldi Alves Filho	Humberto Lucena
		PFL	
		Dario Pereira	Raimundo Lira
		Henrique Almeida	Elcio Álvares
		Lourival Baptista	Josaphat Marinho
		Júlio Campos	Odacir Soares
		Hydekel Freitas	Meira Filho
		PSDB	
		Teotônio Vilela Filho	Beni Veras
		Mário Covas	Jutahy Magalhães
		Fernando H. Cardoso (*)	José Richa
		PTB	
		Mariuce Pinto	Levy Dias
		Lourenberg N. Rocha	Vaga cedida p/ o PST (*)
		PDT	
		Pedro Teixeira	Lavoisier Maia
		PRN	
		Ney Maranhão	Áureo Mello
		PDC	
		Gerson Camata	Epitácio Cafeteira
		PDS	
		João França	Lucídio Portella
		PSB + PT	
		Eduardo Suplicy	José Paulo Bisol
		PST	
		Enéas Faria (*)	
		Secretário: Celso Antony Parente - Ramais 3515 e 3516	
		Reuniões: Terças-feiras, às 14 horas	
		Local: Sala das Comissões, Ala Senador Alexandre Costa - Anexo das Comissões - Ramal 3286	
		(*) Aguardando OF das lideranças partidárias para as devidas alterações	

		PSDB	
Mário Covas		Fernando H. Cardoso (*)	
José Richa		Almir Gabriel	
Beni Veras		Chagas Rodrigues	
		PTB	
Afonso Camargo		Lourenberg Nunes Rocha	
Valmir Campelo		Jonas Pinheiro	
Levy Dias		Mariuce Pinto	
		PDT	
Nelson Wedekin		Darcy Ribeiro	
Lavoisier Maia		Pedro Teixeira	
		PRN	
Júnia Marise		Vago	
Albano Franco		Ney Maranhão	
		PDC	
Moisés Abrão		Gerson Camata	
		PDS	
Esperidião Amin		Jarbas Passarinho	
		PT	
Eduardo Suplicy			
		Secretário: Dirceu Vieira M. Filho	
		Ramais: 3515/3516/4354/3341	
		Reuniões: Terças-feiras, às 10 horas	
		Local: Sala das Comissões, Ala Senador Alexandre Costa - Ramal 4344	

(*) Aguardando OF das lideranças partidárias para as devidas alterações

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DEFESA NACIONAL _ CRE

(19 Titulares e 19 Suplentes)
Presidente: Irapuan Costa Júnior
Vice-Presidente: Lourival Baptista

		Titulares	Suplentes
		PMDB	
		Aluizio Bezerra	Antonio Mariz
		Irapuan Costa Júnior	Flaviano Melo
		Nelson Carneiro	João Calmon
		Pedro Simon	José Fogaça
		Ronaldo Aragão	Nabor Júnior
		Ronan Tito	Ruy Bacelar
		Humberto Lucena (*)	
		PFL	
		Marco Maciel	Francisco Rollemberg
		Guilherme Palmeira	Josaphat Marinho
		Lourival Baptista	Raimundo Lira
		Álvaro Pacheco	Hydekel Freitas
		PSDB	
		José Richa	Jutahy Magalhães
		Chagas Rodrigues	Eva Blay
		PTB	
		Jonas Pinheiro	Levy Dias
		Mariuce Pinto	Valmir Campelo
		PDT	
		Pedro Teixeira	Darcy Ribeiro
		PRN	
		Albano Franco	Júnia Marise
		PDC	
		Moisés Abrão	Epitácio Cafeteira

COMISSÃO DE EDUCAÇÃO - CE
 (27 Titulares e 27 Suplentes)
 Presidente: Lourenberg Nunes Rocha
 Vice-Presidente: Coutinho Jorge

Titulares

Suplentes

PMDB

Alfredo Campos
 Juvêncio Dias
 Flaviano Melo
 Garibaldi Alves Filho
 João Calmon
 José Fogaça
 Mansueto de Lavoura
 Humberto Lucena
 Amir Lando

Aluizio Bezerra
 Cid Sabóia de Carvalho
 Irapuan Costa Júnior
 Nelson Carneiro
 Wilson Martins
 Ronaldo Aragão
 Ronan Tito
 Ruy Bacelar
 Vago

PFL

Josaphat Marinho
 João Rocha
 Meira Filho
 Alvaro Pacheco
 Júlio Campos
 Bello Parga

Dario Pereira
 Odacir Soares
 Francisco Rollemberg
 Guilherme Palmeira
 Carlos Patrocínio
 Henrique Almeida

PSDB

Almir Gabriel
 Teotônio Vilela Filho
 Eva Blay

Mário Covas
 Beni Veras
 José Richa

PTB

Lourenberg Nunes Rocha
 Jonas Pinheiro
 Levy Dias

Luiz Alberto
 Marluce Pinto
 Vaga cedida p/ o PST (*)

PDT

Darcy Ribeiro
 Lavoisier Maia

Pedro Teixeira
 Nelson Wedekin

PRN

Áureo Mello
 Júnia Marise

Ney Maranhão
 Albano Franco

PDC

Amazonino Mendes

Gerson Camata

PDS

Jarbas Passarinho

Esperidião Amin

PST

Enéas Faria(*)

Secretária: Mônica Aguiar Inocente -
 Ramais 3496/3497/3321/3539

Reuniões: Quintas-feiras, às 14 horas

Local: Sala nº 15, Ala Senador Alexandre Costa - Ramal 3121
 (*) Aguardando OF das lideranças partidárias para as devidas alterações

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

PREÇO DE ASSINATURA

(Inclusas as despesas de correio via terrestre)

SEÇÃO I (Câmara dos Deputados)

Semestral CR\$ 3.620,00

SEÇÃO II (Senado Federal)

Semestral CR\$ 3.620,00

J. avulso CR\$ 30,00

Os pedidos devem ser acompanhados de cheque pagável em Brasília, Nota de Empenho ou Ordem de Pagamento pela Caixa Econômica Federal - Agência 1386 - PAB-CEGRAF, conta corrente nº 920001-2 e/ou pelo Banco do Brasil - Agência 0452-9 - CENTRAL, conta corrente nº 55560204/4, a favor do

CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL

Praça dos Três Poderes - Brasília - DF
CEP: 70160-900

Maiores informações pelos Telefones (061) 311-3738 e 311-3728 na Supervisão de Assinaturas e Distribuição de Publicações - Coordenação de Atendimento ao Usuário.

REVISTA DE INFORMAÇÃO LEGISLATIVA Nº 108

(outubro a dezembro de 1990)

Está circulando o nº 108 da **Revista de Informação Legislativa**, periódico trimestral de pesquisa jurídica, editada pela Subsecretaria de Edições Técnicas do Senado Federal.

Este número, com 330 páginas, contém as seguintes matérias:

- | | |
|---|--|
| Direito, Estado e Estado de Direito — <i>Inocêncio Mártires Coelho</i> | cargo ou emprego público — <i>José Leone Cordeiro Leite</i> |
| As eleições de 1990 — <i>Ministro Sydney Sanches</i> | Princípios básicos da administração pública — <i>Jarbas Maranhão</i> |
| A disciplina constitucional das crises econômico-financeiras — <i>Manoel Gonçalves Ferreira Filho</i> | Auto-regulação e mercado de opções — <i>Arnoldo Wald</i> |
| A reforma monetária e a retenção dos ativos líquidos no Plano Brasil Novo — <i>Diogo de Figueiredo Moreira Neto</i> | Os contratos de adesão e o sancionamento de cláusulas abusivas — <i>Carlos Alberto Bittar</i> |
| Novas funções e estrutura do Poder Judiciário na Constituição de 1988: uma introdução — <i>Silvio Dobrowolski</i> | A Carta e o crime — <i>N. P. Teixeira dos Santos</i> |
| O mandado de injunção, os direitos sociais e a justiça constitucional — <i>Paulo Lopo Saraiva</i> | O direito da personalidade como direito natural geral. Corrente naturalista clássica — <i>Iduna E. Weinert</i> |
| Norma constitucional e eficácia (ângulos trabalhistas) — <i>Paulo Emilio Ribeiro de Vilhena</i> | Pesquisas em seres humanos — <i>Antonio Chaves</i> |
| Controle da Administração Pública pelo Tribunal de Contas — <i>Odete Medauar</i> | Prolegômenos para la reflexión penal-criminológica sobre el derecho a culminar la vida con dignidad (la eutanasia) — <i>Antonio Beristain</i> |
| Meio ambiente e proteção penal — <i>René Ariel Dotti</i> | Kirchmann e a negação do caráter científico da ciência do Direito — <i>Elza Roxane Álvares Saldanha</i> |
| A Constituição Federal de 1988 e as infrações penais militares — <i>Álvaro Lazzarini</i> | As chamadas prescrições "negativa" e "positiva" no Direito Civil Brasileiro e Português, semelhanças e diferenças — <i>Luiz R. Nunes Padilla</i> |
| Administração na Constituição — <i>Sebastião Baptista Affonso</i> | A constitucionalização da autonomia universitária — <i>Edivaldo M. Boaventura</i> |
| Servidores públicos — regime único — <i>Eurípedes Carvalho Pimenta</i> | Um projeto de desenvolvimento sócio-econômico integrado para a Região Oeste do Paraná — <i>Rossini Corrêa e Nilton Friedrich</i> |
| Da exigibilidade de limites de idade e da eleição de critérios de desempate fundados em idade, em concurso público de provas ou de provas e títulos para preenchimento de | |

À venda na Subsecretaria
de Edições Técnicas —
Senado Federal, Anexo I, 22º andar —
Praça dos Três Poderes,
CEP 70160 — Brasília, DF —
Telefones: 311-3578 e 311-3579

Assinatura para 1991
(nºs 109 a 112):

Cr\$ 4.500,00

Os pedidos deverão ser acompanhados de cheque nominal à Subsecretaria de Edições Técnicas do Senado Federal ou de vale postal remetido à Agência ECT Senado Federal — CGA 470775.

CÓDIGO DE PROTEÇÃO E DEFESA DO CONSUMIDOR

- Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 - Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências
- Dispositivos vetados e razões dos vetos
- Legislação correlata
- Índice temático

Lançamento
Cr\$ 800,00

À venda na Subsecretaria de Edições Técnicas - Senado Federal, Anexo I, 22º andar - Praça dos Três Poderes, CEP 70160 - Brasília; DF - Telefones 311-3578 e 311-3579.

Os pedidos a serem atendidos através da ECT deverão ser acrescidos de 50% (cinquenta por cento) de seu valor para a cobertura das respectivas despesas postais e acompanhados de cheque nominal à Subsecretaria de Edições Técnicas do Senado Federal ou de vale postal remetido à Agência ECT do Senado CGA 470775.