



Quinta-feira, 1 de Novembro de 2001

I Série — N.º 50

DIÁRIO DA REPÚBLICA

ÓRGÃO OFICIAL DA REPÚBLICA DE ANGOLA

Preço deste número — Kz: 21,00

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncio e assinaturas do «Diário da República», deve ser dirigida à Imprensa Nacional — U.E.E., em Luanda, Caixa Postal 1306 — End. Teleg. «Imprensa»	ASSINATURAS		O preço de cada linha publicada nos Diários da República 1.ª e 2.ª séries é de Kz 27,50 e para a 3.ª série Kz 32,50, acrescido do respectivo imposto do selo, dependendo a publicação da 3.ª série de depósito prévio a efectuar na Tesouraria da Imprensa Nacional — U.E.E.
		Ano	
	As três séries	Kz 45 000,00	
	A 1.ª série	Kz 25 400,00	
	A 2.ª série	Kz 17 380,00	
	A 3.ª série	Kz 10 700,00	

IMPRENSA NACIONAL-U.E.E.

Rua Henrique de Carvalho n.º 2
Caixa Postal n.º 1306

das suas assinaturas através do correio deverão indicar o seu endereço completo, incluindo a Caixa Postal, a fim de se evitarem atrasos na sua entrega, devolução ou extravio

Observações

- estes preços poderão ser alterados se houver uma desvalorização da moeda nacional, numa proporção superior à base que determinou o seu cálculo
- as assinaturas que forem feitas depois de 15 de Dezembro de 2001 sofrerão um acréscimo de uma taxa correspondente a 15%
- aos organismos do Estado que não regularizem os seus pagamentos até 15 de Dezembro do ano em curso não lhes serão concedidas a crédito as assinaturas do Diário da República, para o ano 2002

CIRCULAR

Excelentíssimos Senhores:

Havendo necessidade de se evitarem os inconvenientes que resultam para os nossos serviços do facto das respectivas assinaturas do *Diário da República* não serem feitas com a devida oportunidade

Para que não haja interrupção na remessa do *Diário da República* aos estimados clientes, temos a honra de informá-los que estão abertas a partir desta data até 15 de Dezembro de 2001 as assinaturas do *Diário da República* para o ano de 2002 pelo que deverão providenciar o respectivo pagamento

1 Os preços das assinaturas do *Diário da República* no território nacional passam a ser os seguintes

As 3 séries	Kz 95 000,00
1.ª série	Kz 55 500,00
2.ª série	Kz 32 500,00
3.ª série	Kz 21 500,00

2 As assinaturas serão feitas apenas no regime anual

3 Aos preços mencionados no n.º 1 acrescer-se-á um valor adicional para portes de correio por via normal das três séries, para todo o ano, no valor de Kz 15 000,00 que poderá sofrer eventuais alterações em função da flutuação das taxas a praticar pela Empresa Nacional de Correios de Angola no ano 2002. Os clientes que optarem pela recepção

SUMÁRIO

Assembleia Nacional

Resolução n.º 31/01

Aprova a Adesão da República de Angola à Convenção Internacional de 1969, sobre a Arqueação dos Navios — «TONNAGE 69»

Resolução n.º 32/01

Aprova a Adesão da República de Angola à Convenção Internacional de 1992, sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos Causados pela Poluição do Mar por Hidrocarbonetos — «CLC PROT 92 ou CLC 92»

Ministérios da Justiça e das Obras Públicas e Urbanismo

Despacho conjunto n.º 306/01

Confisca a fracção autónoma designada pela letra A do 3.º andar, do prédio sito em Luanda, no Bairro da Ingombota, Rua Engenheiro Artur Torres, n.º 12-14-16, em nome de Hugo Bento Maia e outro

Despacho conjunto n.º 307/01-

Confisca a fracção autónoma designada pela letra A do 3.º andar, do prédio sito em Luanda, no Município da Ingombota, Rua Guilherme Capelo, n.º 69, em nome da «Cooperativa Alegria pelo Trabalho».

Despacho conjunto n.º 308/01.

Confisca a fracção autónoma designada pela letra C do 1.º andar, do prédio sito em Luanda, atrás da Agricultura, boje Travessa de Moçambique, em nome de João Baptista Nobre Banavalot (herdeiros).

Despacho conjunto n.º 309/01

Confisca a fracção autónoma designada pela letra A do 2.º andar, do prédio sito em Luanda, na Rua Ndumuma, n.º 300, em nome de Armando da Silva Pereira e outro.

Despacho conjunto n.º 310/01-

Confisca a fracção autónoma designada pela letra C do 1.º andar, do prédio sito em Luanda, na Rua Fernão de Sousa, em nome de «Construções Unidas, Limitada».

Despacho conjunto n.º 311/01

Confisca a fracção autónoma designada pela letra G do 5.º andar, do prédio sito em Luanda, na Avenida da Misalho, n.º 93, em nome de «Angola Importadora, Limitada».

Despacho conjunto n.º 312/01:

Rectifica o Despacho conjunto n.º 68/89, de 22 de Setembro publicado no *Diário da República* n.º 49, 1.ª série, no que se refere ao confisco efectuado sob o n.º 146, em nome de Joaquim Queiroz Alves dos Santos.

Despacho conjunto n.º 313/01.

Confisca a fracção autónoma designada pela letra F do 9.º andar, do prédio sito em Luanda, na Rua da Misalho, n.º 93, em nome de «Angola Importadora, Limitada».

Despacho conjunto n.º 314/01.

Confisca a fracção autónoma designada pela letra C do rés-do-chão, do prédio sito em Luanda, na Avenida Comandante Gika e Garcia de Resende, n.º 64, em nome de António Alves Alcibades Macarenhas.

Despacho conjunto n.º 315/01

Confisca a fracção autónoma designada pela letra H do 8.º andar, do prédio situado em Luanda, na Avenida Comandante Valódis, em nome de Aurora Rodrigues Brites.

Despacho conjunto n.º 316/01.

Confisca a fracção autónoma designada pela letra D do 6.º andar, do prédio sito na Rua Comandante Valódis, em nome de João Gonçalves Cardoso e outro.

Despacho conjunto n.º 317/01

Confisca a fracção autónoma designada pela letra B do 9.º andar, do prédio sito em Luanda, na Rua de Kicombo, em nome da «Cooperativa o Lar do Namibe, S.C.R.L.».

Despacho conjunto n.º 318/01-

Rectifica o despacho conjunto publicado no *Diário da República* n.º 7, 1.ª série, de 25 de Fevereiro de 1989, confisco efectuado sob o ponto 161, em nome de Virgílio Ferreira Rebocho Simão.

Despacho conjunto n.º 319/01:

Rectifica o Despacho conjunto n.º 38/77, de 28 de Julho publicado no *Diário da República* n.º 177, 1.ª série, em nome de Carmundo Rodrigues Ferreira.

Despacho conjunto n.º 320/01

Confisca o prédio urbano em nome de Benedito Sil Machado.

ASSEMBLEIA NACIONAL**Resolução n.º 31/01**

de 1 de Novembro

Considerando que o Estado Angolano é membro da Organização Marítima Internacional, instituição sob a égide da qual foi produzida uma série de instrumentos jurídicos que formam o sistema que regula a marinha mercante,

Considerando a necessidade do Estado Angolano assumir o seu engajamento jurídico aceitando e integrando no seu direito interno as convenções e demais actos jurídicos internacionais que regem a marinha mercante,

Nestes termos, ao abrigo das disposições combinadas da alínea k) do artigo 88.º e do n.º 6 do artigo 92.º ambos da Lei Constitucional, a Assembleia Nacional emite a seguinte resolução

Único — É aprovada a Adesão da República de Angola à Convenção Internacional de 1969, sobre a Arqueação dos Navios «TONNAGE 69»

Vista e aprovada pela Assembleia Nacional, em Luanda, aos 18 de Janeiro de 2001

Publique-se

O Presidente da Assembleia Nacional, *Roberto António Victor Francisco de Almeida*

CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE A ARQUEAÇÃO DOS NAVIOS, 1969

Os Governos contratantes

Desejando estabelecer princípios e regras uniformes sobre a determinação da arqueação dos navios que efectuem viagens internacionais,

Considerando que o melhor meio de atingir este fim é a conclusão de uma Convenção

Acordaram no seguinte

ARTIGO 1.º

(Obrigações gerais decorrentes da Convenção)

Os Governos contratantes comprometem-se a dar execução às disposições da presente Convenção e seus anexos, os quais fazem parte integrante da presente Convenção. Qualquer referência à presente Convenção constitui simultaneamente uma referência aos anexos.

ARTIGO 2.º
(Definições)

Para os fins da presente Convenção, salvo indicação expressa em contrário

- 1) «Regras» significa as regras que figuram em anexo à presente Convenção,
- 2) «Administração» significa o governo do Estado cuja bandeira o navio arvoira,
- 3) «Viagem internacional» significa uma viagem marítima entre um país ao qual se aplica a presente Convenção e um porto situado fora desse país, ou inversamente. Para este efeito, qualquer território cujas relações internacionais sejam asseguradas por um Governo contratante ou para o qual as Nações Unidas assegurem a administração é considerado como um país distinto,
- 4) «Arqueação bruta» representa a medida do tamanho total de um navio, determinada em conformidade com as disposições da presente Convenção,
- 5) «Arqueação líquida» representa a medida da capacidade útil de um navio, determinada em conformidade com as disposições da presente Convenção,
- 6) «Navio novo» designa um navio cuja quilha é assente, ou que se encontra em fase idêntica de construção, na data ou depois da data da entrada em vigor da presente Convenção,
- 7) «Navio existente» designa um navio que não é um navio novo,
- 8) «Comprimento» significa um comprimento igual a 96% do comprimento total, medido sobre uma linha de água situada a uma altura acima da quilha, igual a 85% do pontal mínimo de construção medido a partir da face superior da quilha, ou o comprimento medido da face de vante da roda de proa até ao eixo da madre do leme naquela linha de água, se este comprimento for maior. Nos navios projectados com diferença de imersão, a linha de água na qual é medido este comprimento será paralela à linha de água carregada de projecto,
- 9) «Organização» significa a Organização Marítima Internacional.

ARTIGO 3.º
(Âmbito de aplicação)

1 A presente Convenção aplica-se aos seguintes navios que efectuem viagens internacionais

- a) navios registados em países cujo governo seja um Governo contratante,

b) navios registados em territórios aos quais seja extensiva a presente Convenção, em conformidade com o artigo 20.º, e

c) navios não registados que arvoirem a bandeira de um Estado cujo governo seja um Governo contratante

2 A presente Convenção aplica-se a

- a) navios novos,
- b) navios existentes que sofram transformações ou modificações que a administração considere como uma modificação importante da sua arqueação bruta,
- c) navios existentes a pedido dos proprietários, e
- d) todos os navios existentes 12 anos após à data da entrada em vigor da Convenção. Contudo, estes navios, com exclusão dos que são mencionados nas alíneas b) e c) do presente parágrafo, conservarão as suas antigas arqueações para fins de aplicação das disposições pertinentes de outras convenções internacionais existentes

3 No caso de navios existentes aos quais se torna aplicável a presente Convenção em virtude das disposições da alínea c) do parágrafo 2 do presente artigo, as arqueações não podem ser determinadas em conformidade com os requisitos que a administração aplicava, antes da entrada em vigor da presente Convenção, aos navios que efectuavam viagens internacionais

ARTIGO 4.º
(Excepções)

1 A presente Convenção não se aplica a

- a) navios de guerra, e
- b) navios de comprimento inferior a 24m (79 pés)

2 Nenhuma das disposições da presente Convenção se aplica aos navios que naveguem exclusivamente

- a) nos Grandes Lagos da América do Norte e no Rio S. Lourenço, para Oeste da linha constituída pela loxodromia traçada desde o cabo de Rosiers até West Point, na Ilha de Anticosti, pela costa norte desta Ilha e pelo meridiano 63º W,
- b) no Mar Cáspio, ou
- c) nos Rios da Prata, Paraná e Uruguai para Oeste da loxodromia traçada desde Punta Rasa (Cabo de Santo António), na Argentina, até Punta del Este no Uruguai

ARTIGO 5.º
(Força maior)

1 Um navio que à partida para qualquer viagem não esteja sujeito às disposições da presente Convenção, não pode ser obrigado a submeter-se a elas por motivo de qualquer desvio da rota prevista devido a mau tempo ou qualquer outra causa de força maior

2 Na aplicação das disposições da presente Convenção, os Governos contratantes deverão ter em consideração todos os desvios de rota ou atrasos sofridos por um navio ocasionados pelo mau tempo ou por qualquer outro motivo de força maior

ARTIGO 6.º
(Determinação das arqueações)

A determinação das arqueações bruta e líquida será efectuada pela administração, que pode, todavia, confiar esta operação a pessoas ou organismos por ela reconhecidos. Em todos os casos, a administração interessada assumirá inteira responsabilidade pela determinação das arqueações bruta e líquida

ARTIGO 7.º
(Emissão do certificado)

1 Um Certificado Internacional de Arqueação (1969) será emitido a qualquer navio cujas arqueações bruta e líquida tenham sido determinadas de acordo com as disposições da presente Convenção

2 Este certificado será emitido, quer pela administração, quer por pessoa ou organismo devidamente autorizado por ela. Em qualquer caso a administração assumirá inteira responsabilidade pelo certificado

ARTIGO 8.º
(Emissão de um certificado por outro governo)

1 Um Governo contratante pode, a pedido de outro Governo contratante, determinar as arqueações bruta e líquida de um navio e emitir ou autorizar a emissão ao navio de um Certificado Internacional de Arqueação (1969), de acordo com as disposições da presente Convenção

2 Ao Governo que fez o pedido será remetida, logo que possível, cópia do certificado e dos cálculos efectuados para determinação das arqueações

3 O certificado emitido nestas condições conterá a declaração de que foi emitido a pedido do Governo do Estado cuja bandeira o navio arvora ou irá arvorar e terá o mesmo valor e aceitação que um certificado emitido nas condições do artigo 7.º

4 Não será emitido Certificado Internacional de Arqueação (1969) a um navio que arvora a bandeira de um Estado cujo governo não é um Governo contratante

ARTIGO 9.º
(Modelo do certificado)

1 O certificado será redigido na língua ou línguas oficiais do país que o passa. Se a língua utilizada não for o inglês nem o francês, o texto indicará uma tradução numa destas línguas

2 O certificado obedecerá ao modelo constante do anexo C

ARTIGO 10.º
(Arqueação do certificado)

1 Sem prejuízo das excepções previstas nas regras, o Certificado Internacional de Arqueação (1969) deixará de ter validade e será anulado pela administração se o arranjo geral, a construção, a capacidade, a utilização dos espaços, o número total de passageiros que o navio está autorizado a transportar, conforme as indicações do seu certificado de lotação de passageiros, o bordo livre regulamentar ou a imersão autorizada do navio tenham sofrido modificações que determinem a necessidade de aumentar a arqueação bruta ou a arqueação líquida

2 Qualquer certificado passado a um navio por uma administração perde a validade quando o navio muda de bandeira, sem prejuízo das disposições do parágrafo 3 do presente artigo

3 Quando um navio muda a bandeira para a de um Estado cujo governo é um Governo contratante, o Certificado Internacional de Arqueação (1969) manter-se-á válido durante um período não superior a três meses, ou até à data em que a administração emita em sua substituição um outro Certificado Internacional de Arqueação (1969), se o fizer antes de terminado aquele período. O Governo do Estado do qual o navio arvorava anteriormente a bandeira deverá enviar à administração, logo que possível após a mudança de nacionalidade, cópia do certificado que o navio possuía à data da mudança, assim como dos cálculos de arqueação correspondentes

ARTIGO 11.º
(Aceitação do certificado)

O certificado emitido sob a responsabilidade de um Governo contratante, de acordo com as disposições da presente Convenção, será aceite pelos outros Governos contratantes e considerado como tendo o mesmo valor que os certificados por eles emitidos para tudo o que respeita aos objectivos da presente Convenção

ARTIGO 12.º
(Inspeção)

1 Qualquer navio que arvora a bandeira de um Estado cujo governo é um Governo contratante está sujeito, nos portos dependentes de outros Governos contratantes, à

inspecção por técnicos devidamente autorizados pelos ditos governos. Esta inspecção deve ter por único fim verificar

- a) que o navio está munido de um Certificado Internacional de Arqueação (1969) válido, e
- b) que as características principais do navio correspondem às mencionadas no certificado

2 Esta inspecção não deve, em caso algum, ocasionar o menor atraso ao navio

3 Nos casos em que a inspecção mostre que as características principais do navio diferem das indicações mencionadas no Certificado Internacional de Arqueação (1969) de tal modo que originem um aumento de arqueação bruta ou de arqueação líquida, o Governo do Estado do qual o navio arvora a bandeira deverá ser imediatamente informado de tal facto

ARTIGO 13.^o (Privilégios da Convenção)

Os privilégios da presente Convenção não podem ser invocados a favor de um navio que não seja portador de um certificado válido passado por aplicação da presente Convenção

ARTIGO 14.^o (Tratados, convenções e acordos anteriores)

1 Quaisquer outros tratados, convenções e acordos actualmente em vigor em matéria de arqueação entre os Governos partes na presente Convenção continuam a ter plena aplicação, durante os prazos de vigência respectivos, no que respeita a

- a) navios aos quais se aplica a presente Convenção, e
- b) navios aos quais se aplica a presente Convenção relativamente a matérias sobre as quais esta não disponha expressamente

2 Todavia, na medida em que tais tratados, convenções e acordos estiverem em contradição com o disposto na presente Convenção, é esta que prevalece

ARTIGO 15.^o (Comunicação de informações)

Os Governos contratantes comprometem-se a comunicar à organização e a depositar junto desta

- a) um número suficiente de exemplares dos modelos de certificados que emutam ao abrigo das disposições da presente Convenção para serem enviados aos outros Governos contratantes,
- b) o texto das leis, ordens, regulamentos e outros diplomas que tenham sido promulgados sobre os diversos assuntos abrangidos pela presente Convenção, e

- c) uma lista dos organismos não governamentais autorizados a actuar em seu nome em tudo o que respeita aos assuntos da arqueação, para a comunicar aos outros Governos contratantes

ARTIGO 16.^o (Assinatura, aceitação e adesão)

1 A presente Convenção ficará aberta para assinatura durante seis meses a partir de 23 de Junho de 1969 e continuará em seguida aberta para adesão. Os Governos dos Estados membros da Organização das Nações Unidas de qualquer das suas agências especializadas ou da Agência Internacional da Energia Atómica ou partes no Estatuto do Tribunal Internacional de Justiça podem tornar-se partes na presente Convenção por meio de

- a) assinatura sem reservas quanto à aceitação,
- b) assinatura sob reserva de aceitação, seguida de aceitação, ou
- c) adesão

2 A aceitação ou a adesão efectuar-se-á pelo depósito de um instrumento de aceitação ou de adesão junto da organização, que deverá informar todos os Governos que tenham assinado a presente Convenção ou que a ela tenham aderido de qualquer nova aceitação ou adesão e da data do depósito do instrumento. A organização informará igualmente todos os governos que já assinaram a Convenção de qualquer assinatura aposta no prazo de seis meses contados a partir de 23 de Junho de 1969

ARTIGO 17.^o (Entrada em vigor)

1 A presente Convenção entrará em vigor 24 meses após a data em que, pelo menos 25 governos de Estados cujas frotas de comércio representem no total pelo menos 65% da tonelagem de arqueação bruta da frota de comércio mundial tenham assinado a Convenção sem reservas de aceitação ou depositado um instrumento de aceitação ou de adesão em conformidade com o artigo 16.^o a organização informará todos os governos que assinaram a presente Convenção, ou que a ela aderiram, da data da sua entrada em vigor

2 Para os governos que depositarem um instrumento de aceitação da presente Convenção ou de adesão à mesma dentro do período de 24 meses previsto no parágrafo 1 do presente artigo, a aceitação ou adesão produzirá efeito a partir da data de entrada em vigor da presente Convenção ou três meses após o depósito do instrumento de aceitação ou de adesão, se esta última data for posterior

3 Para os governos que depositarem um instrumento de aceitação da presente Convenção ou de adesão à mesma após à data da sua entrada em vigor, a Convenção entrará em vigor três meses após à data do depósito do instrumento considerado

4 Qualquer instrumento de aceitação ou de adesão depositado após à data em que tenham sido tomadas todas as medidas para que uma emenda à presente Convenção entre em vigor ou após à data em que se considere, por força do artigo 18.º, parágrafo 2, alínea b), que todas as aceitações exigidas foram recolhidas no caso de uma emenda adoptada por unanimidade, considerar-se-á como aplicável ao texto modificado da Convenção

ARTIGO 18.º (Emendas)

1 A presente Convenção pode ser emendada por proposta de um Governo contratante por um dos processos enunciados no presente artigo

2 Emenda por aceitação unânime

- a) a pedido de um Governo contratante, o texto de qualquer proposta de emenda à presente Convenção por ele formulada será comunicado pela organização a todos os Governos contratantes para apreciação, com vista à sua aceitação por unanimidade,
- b) qualquer emenda assim adoptada entrará em vigor 12 meses após à data da sua aceitação por todos os Governos contratantes, a menos que seja acordada uma data mais cedo. Um Governo contratante que não notifique a organização da aceitação ou da recusa da emenda num prazo de 24 meses contados da data em que lhe foi comunicada pela organização, será considerado como tendo aceite essa emenda

3 Emenda após apreciação pela organização

- a) a pedido de um Governo contratante, a organização examinará qualquer emenda à presente Convenção apresentada por aquele Governo. Se esta emenda for adoptada pela maioria de 2/3 dos membros presentes e votantes no Comité de Segurança Marítima da Organização, ela será comunicada a todos os membros da organização e a todos os Governos contratantes pelo menos seis meses antes de ser examinada pela Assembleia da Organização,
- b) se ela for adoptada pela maioria de 2/3 dos membros presentes e votantes na assembleia, a emenda será comunicada pela organização a todos os Governos contratantes para aceitação,

c) 12 meses após à data da sua aceitação por 2/3 dos Governos contratantes, a emenda entrará em vigor para todos os Governos contratantes, com excepção dos que, antes da sua entrada em vigor, tenham feito uma declaração nos termos da qual não a aceitem,

d) a assembleia, por uma maioria de 2/3 dos membros presentes e votantes, nela incluídos os 2/3 dos governos representados no Comité de Segurança Marítima presentes e votantes na assembleia, pode propor, por ocasião da adopção de uma emenda, que seja decidido que esta reveste uma importância tal que qualquer Governo contratante que faça uma declaração em conformidade com a alínea c) deste parágrafo e não aceite a emenda num prazo de 12 meses depois da sua entrada em vigor deixará, findo este prazo, de ser parte na presente Convenção. Tal decisão deve obter a aceitação prévia de 2/3 dos Governos contratantes,

e) nenhuma das disposições deste parágrafo impedirá o Governo contratante que tenha adoptado a respeito de uma emenda à presente Convenção o processo previsto no mesmo parágrafo, de adoptar em qualquer momento outro processo que lhe pareça mais favorável, ou seja, aplicando o disposto no parágrafo 2 ou no parágrafo 4 do presente artigo

4 Emenda por uma conferência

- a) a pedido de um Governo contratante apoiado por 1/3 pelo menos dos Governos contratantes, a organização convocará uma conferência dos Governos para examinar as emendas à presente Convenção,
- b) qualquer emenda adoptada por esta conferência por maioria de 2/3 dos Governos contratantes presentes e votantes será comunicada pela organização a todos os Governos contratantes para aceitação,
- c) 12 meses após à data da sua aceitação por 2/3 dos Governos contratantes, a emenda entrará em vigor para todos os Governos contratantes, com excepção dos que, antes da sua entrada em vigor, tenham feito uma declaração nos termos da qual não a aceitem,
- d) no momento da adopção de uma emenda, uma conferência convocada em conformidade com a alínea a) deste parágrafo pode decidir, por maioria de 2/3 dos membros presentes e votantes, que esta se reveste de uma tal importância que qualquer Governo contratante que faça uma declaração prevista na alínea c) deste parágrafo e não aprove a emenda no prazo de

12 meses contados a partir da data da sua entrada em vigor deixará, findo este prazo, de ser parte na presente Convenção.

5 A organização informará todos os Governos contratantes de qualquer emenda que entre em vigor em conformidade com o presente artigo, assim como da data em que cada emenda entrará em vigor

6 Qualquer aceitação ou declaração em conformidade com o presente artigo será feita pelo depósito de um instrumento junto da organização, que dele informará todos os Governos contratantes

ARTIGO 19.^o (Denúncia)

1 A presente Convenção pode ser denunciada em qualquer momento por qualquer dos Governos contratantes depois de decorrido um período de cinco anos contados a partir da data em que a Convenção entrou em vigor para esse Governo

2 A denúncia efectua-se pelo depósito de um instrumento junto da organização, que dará a conhecer esta denúncia e comunicará a data da sua recepção a todos os outros Governos contratantes

3 A denúncia produzirá efeitos um ano após a data em que a organização recebeu a sua notificação ou após qualquer outro período mais longo mencionado no instrumento de denúncia

ARTIGO 20.^o (Territórios)

- 1 a) as Nações Unidas, quando responsáveis pela administração de um território ou qualquer Governo contratante encarregado de garantir as relações internacionais de um território, logo que possível, consultarão as autoridades desse território ou tomarão as medidas apropriadas para lhe tornar extensiva a aplicação da presente Convenção e podem, em qualquer altura, declarar por notificação escrita dirigida à organização, que a presente Convenção se estende a esse território,
- b) a aplicação da presente Convenção estende-se ao território designado na notificação a partir da data da recepção desta ou de qualquer outra data que nela seja indicada

- 2 a) as Nações Unidas ou qualquer Governo contratante que tenham feito uma declaração em conformidade com o parágrafo 1, alínea a), do presente artigo posteriormente à expiração de um prazo de cinco anos contados a partir da data na qual a aplicação foi tornada extensiva a um

território podem declarar, por notificação escrita à organização, que a presente Convenção deixa de se aplicar ao território naquela designado,

- b) a Convenção deixará de se aplicar ao território designado na referida notificação um ano após a data da sua recepção pela organização ou depois de expirado qualquer outro período mais longo nela mencionado

3 A organização informará todos os Governos contratantes da extensão da presente Convenção a qualquer território em conformidade com o parágrafo 1 do presente artigo, assim como da cessação de tal extensão em conformidade com o parágrafo 2, indicando em cada um dos casos a data a partir da qual a presente Convenção se tornou ou deixa de ser aplicável

ARTIGO 21.^o (Depósito e registo)

1 A presente Convenção será depositada junto da organização e o secretário geral da mesma enviará cópias autenticadas a todos os governos signatários, assim como a todos os governos que a ela adiram

2 Logo que a presente Convenção entre em vigor, o seu texto será enviado pelo secretário geral da organização ao Secretariado da Organização das Nações Unidas, para aí ser registado e publicado em conformidade com o artigo 102.^o da Carta das Nações Unidas

ARTIGO 22.^o (Línguas)

A presente Convenção é feita num só exemplar, nas línguas francesa e inglesa, sendo ambos os textos igualmente autênticos. Serão preparadas traduções oficiais nas línguas espanhola e russas, que serão depositadas com o original assinado

Em fé do que os abaixo assinados, devidamente autorizados pelos governos respectivos, assinaram a presente Convenção

Feita em Londres em 23 de Junho de 1969

ANEXO 1

Regras para o cálculo da arqueação bruta e da arqueação líquida dos navios

REGRA 1 (Generalidades)

- 1 A arqueação de um navio compreende a arqueação bruta e a arqueação líquida

2 A arqueação bruta e a arqueação líquida serão calculadas em conformidade com as disposições das presentes regras

3 A arqueação bruta e a arqueação líquida de novos tipos de embarcações cujas características de construção sejam tais que a aplicação das presentes regras seria impraticável ou conduziria a resultados ilógicos serão determinadas pela administração. Quando assim for, esta última comunicará os pormenores relativos ao método utilizado à organização, que os difundirá a título informativo aos Governos contratantes

REGRA 2

(Definição das expressões utilizadas nos anexos)

1 Pavimento superior

O pavimento superior é o pavimento completo mais elevado, exposto à intempérie e ao mar, no qual todas as aberturas situadas nas partes expostas à intempérie são providas de dispositivos permanentes de fecho estanques à intempérie e abaixo do qual todas as aberturas efectuadas no costado do navio são providas de dispositivos permanentes de fecho estanques à intempérie. No caso em que o pavimento superior apresenta saltos, torna-se como pavimento superior a linha da parte inferior do pavimento exposto à intempérie e o seu prolongamento paralelamente à parte superior desse pavimento

2 Pontal de construção

- a) o pontal de construção é a distância vertical medida da face superior da quilha até à face inferior do pavimento superior em correspondência do costado. Nos navios de madeira ou de construção mista esta distância é medida desde o canto inferior do alefrez da quilha. Quando o navio tem a parte inferior da secção mestra côncava ou quando as tábuas de resbordo são muito espessas, esta distância é medida desde a intersecção de uma das faces laterais da quilha com o prolongamento da parte plana do fundo,
- b) num navio com trincaniz arredondado, o pontal de construção deve ser medido até ao ponto de intersecção do prolongamento das linhas na ossada do pavimento e do costado, sendo esse prolongamento feito como se o trincaniz fosse em quina viva,
- c) quando o pavimento superior tiver salto e a parte elevada desse pavimento se estender por cima do ponto em que o pontal de construção deve ser determinado, este deve ser medido até uma linha de referência obtida prolongando a linha da parte baixa do pavimento paralelamente à parte elevada do mesmo

3 Boca

A boca do navio é a largura máxima a meio do navio, medida na ossada para os navios de casco metálico à medida fora do forro para os navios de casco não metálico

4 Espaços fechados

Os espaços fechados são todos os espaços limitados pelo casco do navio, por anteparas ou divisórias fixas ou móveis, por pavimentos ou coberturas que não sejam toldos fixos ou amovíveis. Nenhuma interrupção num pavimento, nenhuma abertura no casco do navio, num pavimento, numa cobertura de um espaço ou nas anteparas e divisórias de um espaço, nem a ausência de divisórias ou anteparas, isentam um espaço de ser incluído nos espaços fechados

5 Espaços excluídos

Sem prejuízo das disposições do parágrafo 4 da presente regra, os espaços discriminados nas alíneas a) a e) do presente parágrafo serão designados espaços excluídos e não são incluídos no volume dos espaços fechados. Todavia, qualquer espaço assim definido que satisfaça, pelo menos, a uma das três condições seguintes será considerado como espaço fechado

o espaço está apetrechado com prateleiras ou qualquer outro meio que permita estivar carga ou provisões, exista um dispositivo para fechar as aberturas, a construção deixa uma possibilidade qualquer para fechar as aberturas

- a) i) um espaço situado no interior de uma estrutura em frente de uma abertura de extremidade indo de pavimento a pavimento, com excepção de uma chapa de sanefa que não exceda em mais de 25mm (uma polegada) a altura dos vaus adjacentes e cuja largura é igual ou superior a 90% da boca do pavimento na linha da abertura. Esta disposição aplicar-se-á de modo a só excluir o espaço compreendido entre a abertura propriamente dita e uma linha paralela à linha ou à face da abertura traçada a uma distância desta igual à metade da boca do pavimento na linha da abertura (figura 1, apêndice 1),
- ii) se, em virtude de uma disposição qualquer, com excepção da convergência do forro exterior, a largura do espaço em questão se torna inferior a 90% da boca do pavimento, não se deve excluir do volume dos espaços fechados senão o espaço compreendido entre o plano da abertura e uma

linha paralela que passe pelo ponto onde a largura do espaço se torna igual ou inferior a 90% da boca do pavimento (figuras 2, 3 e 4, apêndice 1);

- iii) quando um intervalo completamente aberto, com excepção das bordas falsas ou balastradas, separa dois espaços quaisquer, dos quais um, pelo menos, pode ser excluído em virtude das subalíneas i) e ou ii) da alínea a), esta exclusão não se aplica se a separação entre os dois espaços em causa for inferior à metade da menor boca do pavimento em correspondência da separação (figuras 5 e 6, apêndice 1),

- b) um espaço situado sob uma cobertura de pavimento, aberto ao mar e à intempérie e não tendo nos lados expostos outras ligações com o corpo do navio além dos suportes necessários à sua solidez. Neste espaço poder-se-á instalar uma balastrada ou uma borda falsa e uma chapa de sanefa ou ainda suportes no costado do navio, com a condição da abertura entre o topo da balastrada ou o talabardão e a chapa de sanefa não ter uma altura inferior a 0,75m (2,5 pés) ou a 1/3 da altura do espaço considerado, se este último valor for superior (figura 7, apêndice 1),
- c) um espaço que numa estrutura indo de borda a borda se encontre directamente em frente de aberturas laterais opostas, tendo uma altura, pelo menos, igual a 0,75m (2,5 pés) ou a 1/3 da altura da estrutura, se este último valor for superior. Se só existir abertura de um lado, o espaço a excluir do volume dos espaços fechados é limitado ao espaço interior compreendido entre a abertura e um máximo de metade da boca do pavimento em correspondência da abertura (figura 8, apêndice 1),
- d) um espaço numa estrutura que se encontre imediatamente abaixo de uma abertura não coberta no pavimento, com a condição desta abertura ser exposta à intempérie e do espaço não compreendido nos espaços fechados ser limitado ao que fica por debaixo da superfície da abertura do pavimento (figura 9, apêndice 1),
- e) um recesso formado pelas antepeças constituindo os limites de uma estrutura exposta à intempérie e cuja abertura se estende de pavimento a pavimento, sem meios para fechar, com a condição da largura interior do recesso não ser superior à largura da entrada e da sua profundidade no interior da estrutura não ser superior a duas vezes a largura da entrada (figura 10, apêndice 1)

6 Passageiro

Entende-se por passageiro qualquer pessoa que não seja

- a) o capitão e os membros da tripulação ou outras pessoas empregadas ou contratadas a qualquer título a bordo de um navio para as necessidades do mesmo, e
- b) as crianças com menos de 1 ano de idade

7 Espaços da carga

Os espaços para carga que devem ser incluídos no cálculo da arqueação líquida são os espaços fechados apropriados para o transporte de mercadorias destinadas a ser descarregadas do navio, com a condição de esses espaços terem sido incluídos no cálculo da arqueação bruta. Estes espaços para carga devem ser reconhecidos como tais por marcas permanentes, constituídas pelas letras CC (compartimento para carga), que devem figurar num lugar de onde sejam facilmente visíveis e ter pelo menos 100mm (4") de altura

8 Estanque à intempérie

Estanque à intempérie significa que a água não penetra no navio qualquer que seja o estado do mar

REGRA 3 (Arqueação bruta)

A arqueação bruta (GT) de um navio será calculada por meio da seguinte fórmula

$$GT = K_1 V$$

na qual

V = volume total de todos os espaços fechados do navio, expresso em metros cúbicos,

$K_1 = 0,2 + 0,02 \log_{10} V$ (K_1 pode ser também obtido directamente por meio da tabela dada no apêndice 2)

REGRA 4 (Arqueação líquida)

1 A arqueação líquida (NT) de um navio será calculada por meio da fórmula

$$NT = K_2 V_c \left(\frac{4d}{3D} \right)^2 + K_3 \left(N_1 + \frac{N_2}{10} \right),$$

na qual

a) o factor $\left(\frac{4d}{3D} \right)^2$ não será tomado com valor superior a 1,

b) o termo $K_2 V_c \left(\frac{4d}{3D} \right)^2$ não será tomado com valor inferior a 0,25 GT, e

- c) NT não deverá ser tomado com valor inferior a 0,30 GT e onde

V_c = volume total dos espaços para carga, expresso em metros cúbicos,

$K_2 = 0,2 + 0,02 \log_{10} V_c$ (K_2 pode ser também obtido directamente por meio da tabela dada no apêndice 2);

$$K_3 = 1,25 \frac{GT \times 10.000}{10.000}$$

D = pontal de construção a meio do navio, expresso em metros, tal como é definido pela regra 2, § 2,

d = imersão medida a meio do navio, expressa em metros, tal como é definido no § 2 da presente regra;

N_1 = número de passageiros alojados em camarotes não tendo mais de oito beliches,

N_2 = número de passageiros não incluídos em N_1 ,

$N_1 + N_2$ = número total de passageiros que o navio está autorizado a transportar de acordo com as indicações que figuram no certificado para navios de passageiros, quando $N_1 + N_2$ for inferior a 13, considera-se que N_1 e N_2 são iguais a zero,

GT = arqueação bruta do navio, calculada de acordo com as disposições da regra 3

2 A imersão d) de que se trata no parágrafo 1 da presente regra é uma das imersões seguintes

- para os navios aos quais se aplica a Convenção Internacional das Linhas de Carga em vigor, a imersão correspondente à linha de carga de Verão (sem serem as linhas de carga para transporte de madeira no convés) atribuída de acordo com essa Convenção;
- para os navios de passageiros, a imersão correspondente à linha de carga de compartimentação mais elevada que é atribuída de acordo com a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar em vigor ou se for caso disso, com qualquer outro acordo internacional;
- para os navios que não são abrangidos pela Convenção Internacional das Linhas de Carga, mas aos quais é fixado um bordo livre em virtude de regulamentos nacionais, uma imersão correspondente à linha de carga de Verão assim fixada;
- para os navios aos quais não é fixado bordo livre, mas cuja imersão é limitada por aplicação de regulamentos nacionais, a imersão máxima autorizada;
- para os outros navios, 75% do pontal na ossada ao meio do navio tal como é definido na regra 2, parágrafo 2

REGRAS

(Alteração da arqueação líquida)

1 Se as características de um navio, tais como V, V_c , d, N_1 ou N_2 definidas nas regras 3 e 4, forem modificadas e se daí resultar um aumento da arqueação líquida determinada pela regra 4, a arqueação líquida do navio que corresponda às novas características deve ser fixada e aplicada sem demora

2 Um navio ao qual foram fixados diversos bordos livres nos termos das alíneas a) e b) do parágrafo 2 da regra 4 terá uma única arqueação líquida, determinada em conformidade com as disposições daquela regra, a qual corresponderá ao bordo livre fixado para o tipo de exploração do navio

3 Se as características de um navio, como V, V_c , d, N_1 ou N_2 definidas nas regras 3 e 4, forem modificadas ou se o bordo livre fixado de que trata o parágrafo 2 da presente regra for modificado em consequência de alteração no tipo de exploração do navio e que esta modificação conduza à diminuição da arqueação líquida determinada em conformidade com as disposições da regra 4, não lhe será emitido novo Certificado Internacional de Arqueação (1969) que indique a nova arqueação antes do termo de um período de 12 meses a contar da data na qual foi emitido o certificado válido, contudo, a presente disposição não é aplicável

- se o navio muda de bandeira, ou
- se o navio sofre transformações ou modificações consideradas como importantes pela administração, tais como a supressão de uma super-estrutura que dê lugar à modificação do bordo livre fixado, ou
- aos navios de passageiros destinados ao transporte de grande número dos mesmos sem beliches por ocasião de viagens de natureza especial, tais como peregrinações

REGRAS

(Cálculo de volumes)

1 Todos os volumes incluídos no cálculo da arqueação bruta e da arqueação líquida serão medidos, qualquer que seja a instalação de isolamento ou disposições semelhantes, até à face interior do costado ou da chaparia limite das estruturas, nos casos de navios metálicos e até à face exterior do costado ou até à face interior das superfícies que limitam as estruturas, no caso de navios construídos de outro material

2 O volume dos apêndices será incluído no volume total

3 O volume dos espaços abertos ao mar pode ser excluído do volume total

REGRA 7
(Medição e cálculo)

1 Todas as medidas utilizadas no cálculo dos volumes serão aproximadas até ao centímetro ou a 1/20 do pé mais próximo

2 Os volumes serão calculados pelos métodos universalmente estabelecidos para o espaço considerado e com uma precisão julgada aceitável pela administração.

3 O cálculo será suficientemente pormenorizado para que possa ser verificado sem dificuldade.

ANEXO II

Certificado Internacional de Arqueação (1969)

(Selo oficial)

Emitido nos termos da Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios, 1969, em nome do Governo de

(Designação oficial completa do País)

Para o qual a Convenção entrou em vigor em 19 . . .
por

(Designação oficial completa da pessoa ou do organismo competente, conforme as disposições da Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios, 1969)

Nome do navio	Distintivo do navio em números ou letras	Porto de registo	Data *

* Data do assentamento da quilha ou na qual o navio se encontrava num estado de construção equivalente (artigo 2.º, § 6), ou data na qual o navio sofreu transformações ou alterações importantes [artigo 3.º, § 2, alínea b), conforme o caso]

Dimensões principais

Comprimento (artigo 2.º, § 8)	Boca [regra 2, § 3]	Pontal de construção ao meio do navio até ao pavimento superior [regra 2, § 2]

ARQUEAÇÕES DO NAVIO:

ARQUEAÇÃO BRUTA . . .

ARQUEAÇÃO LÍQUIDA . . .

Certifica-se que as arqueações do navio foram calculadas de acordo com as disposições da Convenção Internacional Sobre a Arqueação dos Navios, 1969

Emitido em

em

. 19 . .

(local de emissão do certificado)

(Data da emissão)

(Assinatura do funcionário que emite o certificado e/ou selo da autoridade que o emite)

Se o certificado for assinado, acrescentar a seguinte menção

O abaixo assinado declara que está devidamente autorizado pelo Governo acima mencionado a emitir este certificado

(Assinatura)

Espaços incluídos na arqueação					
Arqueação bruta			Arqueação líquida		
Nome do espaço	Localização	Comprimento	Nome do espaço	Localização	Comprimento
Sob o pavimento	—	—	Número de passageiros (regra 4, § 1) Número de passageiros alojados em camarotes não tendo mais de oito beliches Número dos outros passageiros		
Espaços excluídos (regra 2, § 5) Marcar com astenisco (*) os espaços acima mencionados que compreendam simultaneamente espaços fechados e espaços excluídos			Imersão (regra 4, § 2)		
Data e local da arqueação inicial					
Data e local da última arqueação					
Observações					

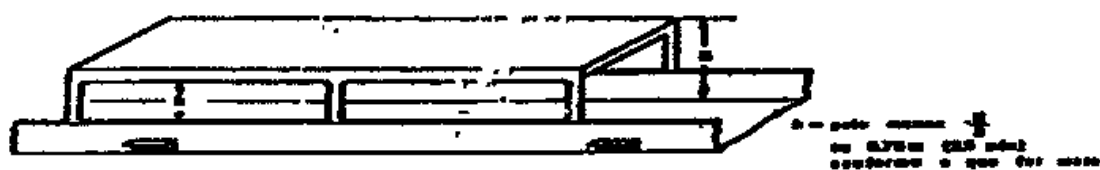


Fig. 7

Reg. 2 4º al.

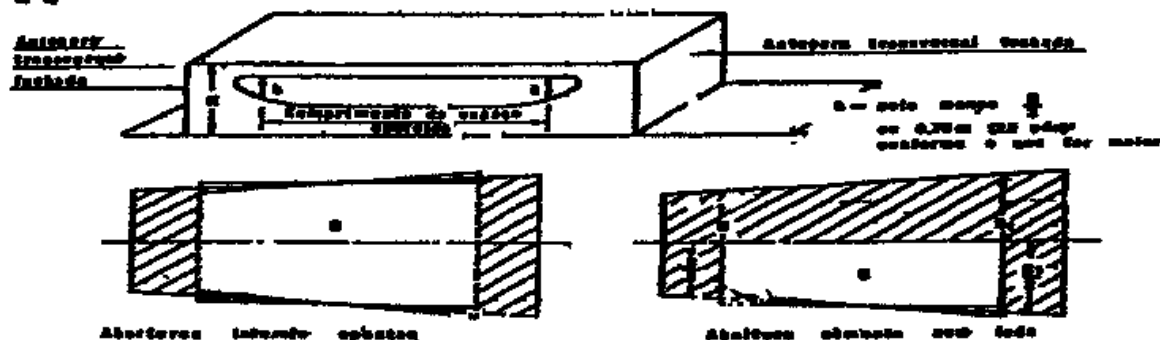
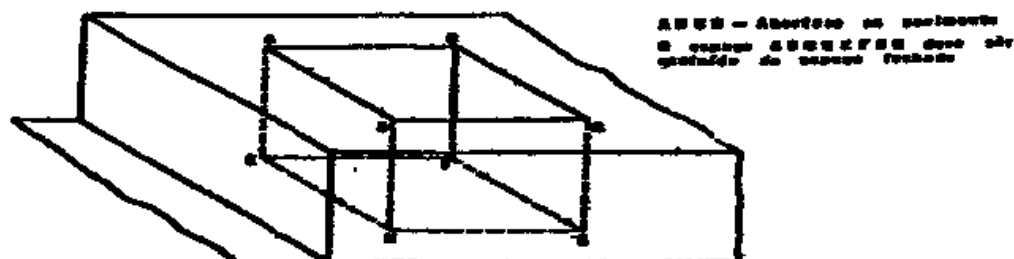


Fig. 8

Reg. 2 4º al.



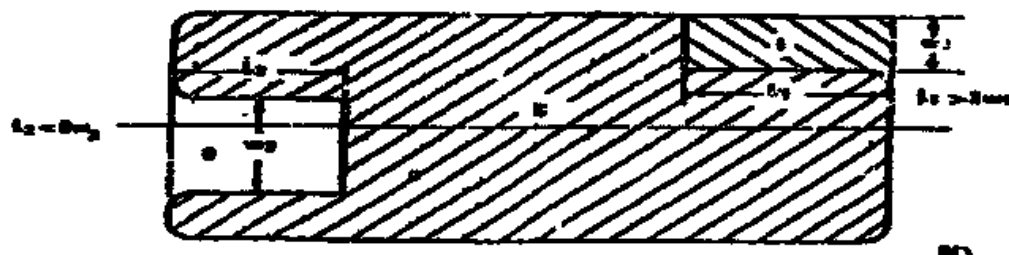


Fig. 20

NAVIOS COM FRINCALIZ ABREVIDADO

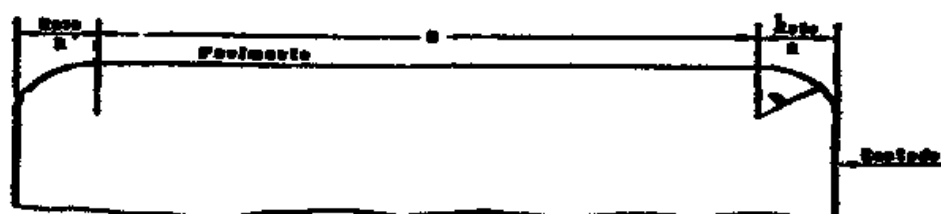


Fig. 21

O Presidente da Assembleia Nacional, *Roberto António Victor Francisco de Almeida*

Resolução n.º 32/01
de 1 de Novembro

Considerando que o Estado Angolano é membro da Organização Marítima Internacional, instituição sob a égide da qual foi produzida uma série de instrumentos jurídicos que formam o sistema que regula a marinha mercante,

Considerando a necessidade do Estado Angolano assumir o seu engajamento jurídico, acertando e integrando no seu direito interno as convenções e demais actos jurídicos internacionais que regem a marinha mercante,

Nestes termos, ao abrigo das disposições combinadas da alínea k) do artigo 88.º e do n.º 6 do artigo 92.º ambos da Lei Constitucional, a Assembleia Nacional emite a seguinte resolução

Único — É aprovada a Adesão da República de Angola à Convenção Internacional de 1992, Sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos Causados pela Poluição do Mar por Hidrocarbonetos — «CLC PROT 92 ou CLC 92»

Vista e aprovada pela Assembleia Nacional, em Luanda, aos 18 de Janeiro de 2001

Publique-se

O Presidente da Assembleia Nacional, *Roberto António Victor Francisco de Almeida*

**CONVENÇÃO INTERNACIONAL DE 1992 SOBRE
A RESPONSABILIDADE CIVIL PELOS
PREJUÍZOS DEVIDOS À POLUIÇÃO
POR HIDROCARBONETOS**

(Protocolo de 1992 à Convenção Internacional de 1969
Sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos
Devidos à Poluição por Hidrocarbonetos)

Texto consolidado

Os Estados partes na presente Convenção

Conscientes dos riscos de poluição criados pelo transporte marítimo internacional de hidrocarbonetos a granel,

Convencidos da necessidade de garantir uma indemnização equitativa às pessoas que sofram prejuízos derivados do facto da poluição resultante de derrames ou de descargas de hidrocarbonetos provenientes de navios,

Desejosos de adoptar regras e procedimentos uniformes, no plano internacional, para definir as questões de responsabilidade e de garantir, em tais ocasiões, uma reparação equitativa,

Acordaram nas seguintes disposições

ARTIGO 1.º

Para os fins da presente Convenção