

Faço saber que o Congresso Nacional aprovou, nos termos do Art. 55, 1º, da Constituição, e eu, João Cleofas, Presidente do Senado Federal, promulgo o seguinte:

DECRETO LEGISLATIVO Nº 57, DE 1970

Aprova o texto da Convenção Internacional sobre Medida de Tonelagem de Navios, 1969.

Art. 1 - É aprovado o texto da Convenção Internacional sobre Medida de Tonelagem de Navios, 1969, adotada em Londres a 23 de junho de 1969.

Art. 29 - Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Senado Federal, em 9 de setembro de 1970. - João Cleofas, Presidente do Senado Federal.

CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE MEDIDA DE TONELAGEM DE NAVIOS, 1969

Os governos contratantes,

Desejando estabelecer princípios e regulamentos uniformes para determinar a tonelagem de navios empregados em viagens internacionais;

Considerando que a melhor maneira de alcançar esse objetivo é pela conclusão de uma Convenção,

Concordaram no que se segue:

ARTIGO 1

Obrigação Geral Decorrente desta Convenção

Os governos contratantes se comprometem a por em execução as disposições da presente Convenção e de seus anexos, que fazem parte integrante da presente CONVENÇÃO. Toda referência à presente Convenção constitui igualmente referência aos anexos.

ARTIGO 2

Definições

Para os fins da presente Convenção e a menos que expressamente estipulado em contrário:

- 1) O termo "Regras" designa as regras anexas à presente Convenção;
- 2) O termo "Administração" designa o governo do Estado cuja bandeira o navio arvora;
- 3) O termo "Viagem internacional" designa uma viagem marítima de um país ao qual se aplica a presente Convenção para um porto fora desse país ou inversamente;

Para esses fins, considera-se como outro país todo território cujas relações internacionais um governo contratante é responsável ou as Nações Unidas são a autoridade administrativa;

- 4) O termo "Tonelagem Bruta" define o tamanho total de um navio, determinado de acordo com as disposições da presente Convenção;
- 5) O termo "Tonelagem Líquida" define a capacidade útil de um navio, determinada de acordo com as disposições da presente Convenção;

- 6) O termo "Navio novo" designa um navio cuja quilha foi batida, ou que se encontra em estágio equivalente de construção em/ou após a data de entrada em vigor da presente Convenção;
- 7) O termo "Navio existente" designa um navio que não é navio novo";
- 8) O termo "Comprimento" representa 96 por cento do comprimento total medido na linha-d'água correspondente a 85 por cento do mínimo pontal moldado medido a partir do topo da quilha, ou o comprimento a partir da extremidade mais de vante da proa até o eixo da madre do leme medido naquela linha d'água, se aquele for maior. Em navios projetados com quilha inclinada, a linha d'água na qual este comprimento é medido deve ser paralela à linha d'água do projeto; e
- 9) O termo "Organização" designa a Organização Intergovernamental Consultiva Marítima (IMCO).

ARTIGO 3

Aplicação

- 1) A presente Convenção se aplica aos seguintes navios quando empregados em viagens internacionais:
 - a) navios registrados em países cujos governos são governos contratantes;
 - b) navios registrados em territórios aos quais se estende a presente Convenção nos termos do Artigo 20; e
 - c) navios não registrados arvorando a bandeira de um Estado cujo governo é governo contratante.
- 2) A presente Convenção se aplica:
 - a) aos navios novos;
 - b) aos navios existentes que sofreram alterações ou modificações que, a critério da Administração, acarretem uma variação substancial de sua atual Tonelagem Bruta;
 - c) aos navios existentes, por solicitação do armador; e
 - d) a todos os navios existentes, doze anos após a data de entrada em vigor da Convenção. Entretanto, esses navios, com exceção daqueles mencionados nos itens b) e c) do presente parágrafo, manterão ainda suas tonelagens antigas para os fins de aplicação das disposições pertinentes de outras convenções internacionais existentes.
- 3) Os navios existentes, para os quais a presente Convenção se tornou aplicável em virtude do item c) do parágrafo 2) deste artigo, não poderão ter suas tonelagens novamente calculadas nos termos das disposições até então aplicadas pela Administração aos navios em viagens internacionais.

ARTIGO 4

Exceções

- 1) A presente Convenção não se aplica:
 - a) a navios de guerra; e
 - b) aos navios de menos de 24 metros (79 pés) de comprimento.
- 2) Nenhuma das disposições da presente Convenção se aplicará aos navios exclusivamente operando:

- a) nos Grandes Lagos da América do Norte e no rio São Lourenço, a oeste de uma loxodrômica traçada do cabo Des Rosiers ao extremo oeste da ilha de Anticosti e prolongada ao norte da ilha de Anticosti pelo meridiano de 63⁰ oeste;
- b) no mar Cáspio; ou
- c) nos rios da Prata, Paraná e Uruguai a oeste da loxodrômica traçada de Punta Rasa (cabo San Antonio) - Argentina, a Punta Del Este, Uruguai.

ARTIGO 5

Força Maior

- 1) Um navio que não esteja sujeito às disposições da presente Convenção quando de sua partida para qualquer viagem, não ficará a elas sujeito em virtude de qualquer desvio de sua rota preestabelecida causada pelo mau tempo ou por qualquer outro motivo de força maior.
- 2) Na aplicação das disposições da presente Convenção, os governos contratantes darão a devida consideração a qualquer desvio ou atraso causados a qualquer navio devido ao mau tempo ou a qualquer outro motivo de força maior.

ARTIGO 6

Determinação das Tonelagens

A determinação das tonelagens bruta e líquida deve ser feita pela Administração que, entretanto, pode delegar essa determinação quer a pessoas, quer a organizações por ela reconhecidas. Em qualquer caso, porém, a Administração assume inteira responsabilidade por essa determinação.

ARTIGO 7

Emissão de Certificado

- 1) Um Certificado Internacional de Tonelagem (1969) deve ser expedido para todo navio que tiver suas tonelagens determinadas de acordo com a presente Convenção.
- 2) Tal certificado deve ser expedido pela Administração ou por qualquer pessoa ou organização por ela devidamente autorizada. Em qualquer caso, porém, a Administração assume inteira responsabilidade pelo certificado.

ARTIGO 8

Emissão de Certificado por outro Governo

- 1) Um governo contratante pode, a pedido de outro governo contratante, determinar as tonelagens bruta e líquida de um navio e emitir ou autorizar a emissão de um Certificado Internacional de Tonelagem (1969) para o mesmo, de acordo com a presente Convenção.
- 2) Uma cópia do certificado e uma cópia dos cálculos das tonelagens devem ser enviadas logo que possível ao governo solicitante.
- 3) Um certificado assim emitido deve conter uma declaração de que o mesmo foi emitido a pedido do governo do Estado cuja bandeira o navio está ou entrará arvorando, e deve ter a mesma validade e receber o mesmo reconhecimento do que um certificado emitido de conformidade com o Artigo 7.
- 4) Nenhum Certificado Internacional de Tonelagem (1969) será emitido para um navio arvorando a bandeira de um Estado cujo governo não é um governo contratante.

ARTIGO 9

Forma do Certificado

- 1) O certificado deve ser redigido na língua ou línguas oficiais do país emitente. Se a língua empregada não for nem o inglês nem o francês, o texto deve incluir uma tradução em uma dessas línguas.
- 2) A forma do certificado deve corresponder exatamente a do modelo apresentado no Anexo II.

ARTIGO 10

Cancelamento do Certificado

- 1) Sujeito a quaisquer exceções previstas nas Regras anexas, o Certificado Internacional de Tonelagem (1969) cessa de ser válido e é anulado pela Administração se o arranjo, a construção, a capacidade, a utilização dos espaços, o número total de passageiros que o navio está autorizado a transportar de acordo com seu certificado de passageiros, a linha de carga determinada ou o calado permitido do navio sofrerem modificações que acarretem um aumento da tonelagem bruta ou líquida.
- 2) Um certificado emitido para um navio por uma Administração cessa de ser válido quando da transferência desse navio para a bandeira de outro Estado, exceto nos casos previstos no parágrafo 3) deste artigo.
- 3) Em caso de transferência de um navio para a bandeira de outro Estado cujo governo é um governo contratante, o Certificado Internacional de Tonelagem (1969) deve permanecer em vigor por um período não superior a três meses, ou até que a Administração emita um novo Certificado Internacional de Tonelagem (1969) para substituir o anterior, aplicando-se a alternativa que primeiro ocorrer. O governo contratante do Estado cuja bandeira o navio até então estava arvorando deve remeter à Administração, após a transferência, logo que possível, uma cópia do certificado em poder do navio por ocasião da transferência e uma cópia dos cálculos pertinentes das tonelagens.

ARTIGO 11

Aceitação do Certificado

O certificado emitido de acordo com a presente Convenção sob a autoridade de um governo contratante deve ser aceito pelos outros governos contratantes e considerado para todos os efeitos da presente Convenção como tendo a mesma validade que os certificados por eles emitidos.

ARTIGO 12

Inspeção

- 1) Um navio arvorando a bandeira de um Estado cujo governo é um governo contratante fica sujeito, quando em portos de outros governos contratantes, à inspeção por funcionários devidamente autorizados por tais governos. Tal inspeção deve ter como único propósito verificar:
 - a) se o navio possui Certificado Internacional de Tonelagem (1969), válido; e
 - b) se as características principais do navio correspondem àquelas constantes no certificado.
- 2) Em nenhum caso tal inspeção deve causar atraso no navio.

3) Se a inspeção revelar que as características principais do navio diferem daquelas constantes no Certificado Internacional de Tonelagem (1969), o governo do Estado cuja bandeira o navio está arvorando deve ser imediatamente informado.

ARTIGO 13

Privilégios

Os privilégios da presente Convenção não podem ser invocados a favor de qualquer navio que não esteja de posse de um certificado válido, de conformidade com a Convenção.

ARTIGO 14

Tratados, Convenções e Ajustes Anteriores

1) Todos os demais tratados, convenções e ajustes referentes a assuntos de tonelagem ora em vigor entre governos participantes da presente Convenção devem continuar em vigor durante os períodos neles previstos, no que diz respeito aos prazos respectivos, no tocante a:

- a) navios aos quais não se aplica a presente Convenção; e
- b) navios aos quais se aplica a presente Convenção, em assuntos não previstos.

2) Caso, porém, tais tratados, convenções ou ajustes estejam em conflito com as disposições da presente Convenção, prevalecem as disposições desta.

ARTIGO 15

Comunicação de Informações

Os governos contratantes se comprometem a comunicar à Organização e depositar na mesma:

- a) um número suficiente de exemplares de seus certificados emitidos de acordo com as disposições da presente Convenção, para distribuição aos governos contratantes;
- b) o texto das leis, ordens, decretos, regulamentos e outros instrumentos que tenham sido promulgados sobre os vários assuntos previstos na presente Convenção; e
- c) lista das Organizações não governamentais autorizadas a agir em seu nome em assuntos relacionados com a tonelagem, para conhecimento dos governos contratantes.

ARTIGO 16

Assinatura, Ratificação e Adesão

1) A presente Convenção ficará aberta à assinatura por seis meses, a partir de 23 de junho de 1969, e permanecerá após essa data aberta à adesão. Governos dos Estados membros das Nações Unidas ou de qualquer de suas agências especializadas, ou da Comissão Internacional de Energia Atômica, ou membros do Estatuto da Carta Internacional de Justiça podem tornar-se parte da Convenção, mediante:

- a) assinatura sem reserva quanto à ratificação; e
- b) assinatura sujeita à ratificação seguida por ratificação ou adesão.

2) A ratificação ou Adesão se tornam efetivas pelo depósito de instrumento de ratificação ou adesão junto à Organização, que deve informar a todos os governos que assinaram a presente Convenção, ou à mesma aderiram, de cada nova ratificação ou adesão e da data de seu depósito. A Organização deve informar ainda a todos os governos que já assinaram a Convenção de qualquer outra assinatura aposta nos seis meses a partir de 23 de junho de 1969.

ARTIGO 17

Entrada em Vigor

- 1) A presente Convenção entra em vigor vinte quatro meses após a data em que não menos de vinte e cinco governos de Estados, cuja frota mercante reunida constitua não menos de sessenta e cinco por cento da Tonelagem Bruta da marinha mercante mundial, tenham assinado sem reserva quanto à ratificação ou tenham depositado instrumentos de ratificação ou adesão, de acordo com o Artigo 16. A Organização deve informar a todos os governos que hajam assinado ou aderido à presente Convenção da data em que a mesma entra em vigor.
- 2) Para os governos que hajam depositado um instrumento de ratificação ou de adesão à presente Convenção durante os 24 meses mencionados no parágrafo 1) deste artigo, a ratificação ou adesão se torna efetiva na data em que entra em vigor a presente Convenção, ou três meses após a data de depósito do instrumento de ratificação ou adesão, se esta última data é posterior.
- 3) Para os governos que tenham depositado um instrumento de ratificação ou de adesão à presente Convenção após a data de sua entrada em vigor, a Convenção se torna efetiva três meses após a data de depósito de tal instrumento.
- 4) Todo instrumento de ratificação ou de adesão depositado após a data em que todas as medidas para efetivar uma emenda à presente Convenção tiverem sido tomadas, ou após a data em que, em virtude do Artigo 18, parágrafo 2), item b), se receberam todas as ratificações necessárias para aceitação de uma emenda adotada por unanimidade, é considerado como se aplicando ao texto modificado da Convenção.

ARTIGO 18

Emendas

- 1) A presente Convenção pode ser emendada por proposta de um governo contratante por qualquer dos processos especificados neste artigo.
- 2) Emenda por aceitação unânime:
 - a) Por solicitação de um governo contratante, qualquer emenda proposta pelo mesmo. A presente Convenção é comunicada pela Organização a todos os governos contratantes para consideração com vistas à aceitação unânime.
 - b) Quaisquer dessas emendas entram em vigor 12 meses após a data de sua ratificação por todos os governos contratantes, a não ser que uma data anterior seja acordada. Um governo contratante que não notifique à Organização a ratificação ou rejeição da emenda dentro de um período de vinte e quatro meses a contar da data em que a Organização fez a primeira comunicação é considerado como tendo aprovado a emenda.
- 3) Emenda após consideração na Organização:
 - a) Por solicitação de um governo contratante, qualquer emenda proposta pelo mesmo à presente Convenção será considerada pela Organização. Se adotada por uma maioria de dois terços daqueles presentes e votantes no Comitê de Segurança Marítima da Organização, tal emenda deve ser comunicada a todos os membros da Organização e a todos os governos contratantes no mínimo seis meses antes de sua consideração pela Assembleia da Organização;
 - b) Se adotada por uma maioria de dois terços dos presentes e votantes na Assembleia, a emenda deve ser comunicada pela Organização a todos os governos contratantes para sua ratificação;

- c) Tal emenda entra em vigor doze meses após a data em que foi aceita por dois terços dos governos contratantes. A emenda entra em vigor para todos os governos contratantes, excetuando-se aqueles que, antes de tal época, façam uma declaração de que não aceitam a emenda;
 - d) Quando da adoção de uma emenda, a Assembleia pode propor, por uma maioria de 2/3 dos membros presentes e votantes, aí compreendidos 2/3 dos governos representados no Comitê de Segurança Marítima, presentes e votantes na Assembleia, que seja decidido que tal emenda reveste-se de tal importância que qualquer governo contratante que faça uma declaração de acordo com o subparágrafo c) deste parágrafo e que não aprove a emenda dentro de um período de doze meses após sua entrada em vigor cessará quando da expiração deste prazo de ser parte da presente Convenção; e
 - e) Nada neste parágrafo impede o governo contratante que primeiro propôs um determinado curso de ação, de conformidade com este parágrafo sobre uma emenda à presente Convenção, de em qualquer época seguir outro curso de ação que julgue desejável, de acordo com o parágrafo 2) ou 4) deste artigo.
- 4) Emenda por uma conferência:
- a) Por solicitação de um governo contratante, aprovada pelo menos por um terço dos governos contratantes, uma conferência de governo pode ser convocada pela Organização para considerar emendas à presente Convenção;
 - b) Todas as emendas adotadas por tal conferência por uma maioria de dois terços dos governos contratantes presentes e votantes devem ser comunicadas pela Organização a todos os governos contratantes para sua ratificação;
 - c) Tais emendas entram em vigor doze meses após a data em que foram aceitas por dois terços dos governos contratantes. A emenda entra em vigor para todos os governos contratantes, exceto para aqueles que, antes de sua entrada em vigor, façam uma declaração de que não a aceitam; e
 - d) Por uma maioria de dois terços daqueles presentes e votantes, uma conferência convocada de acordo com o subparágrafo a) deste parágrafo pode determinar, quando da adoção de uma emenda, que esta é de tal importância que qualquer governo contratante que faça uma declaração de acordo com o subparágrafo c) deste parágrafo, e que não aceita a emenda dentro de um período de doze meses depois de sua entrada em vigor, cessa de ser parte da presente Convenção quando expirar aquele período.
- 5) A Organização deve informar a todos os governos contratantes de quaisquer emendas que entrem em vigor de conformidade com este artigo, juntamente com a data na qual cada emenda entrará em vigor.
- 6) Qualquer ratificação ou declaração de conformidade com este artigo deve ser feita pelo depósito de seu instrumento na Organização, a qual deve participar o recebimento da ratificação ou aceitação a todos os governos contratantes.

ARTIGO 19

Denúncia

- 1) A presente Convenção pode ser denunciada por **qualquer governo** contratante em qualquer época após expirar-se o prazo de cinco anos da data em que a Convenção entre em vigor para aquele governo.
- 2) A denúncia deve ser efetivada pelo depósito de um instrumento na Organização, a qual informará a todos os governos contratantes do recebimento de tal denúncia e da data de seu recebimento.
- 3) A denúncia entra em vigor um ano ou mais, se assim especificado no instrumento de denúncia após seu recebimento pela Organização.

ARTIGO 20

Territórios

- 1) a) As Nações Unidas, quando responsáveis pela administração de um território, ou qualquer governo contratante responsável pelas relações internacionais de um território, devem, logo que possível, consultar as autoridades desse território ou tomar todas as medidas que julgar apropriadas para estender a eles a presente Convenção e podem, em qualquer época, por notificação escrita à Organização, declarar que a presente Convenção será estendida a tal território.
b) A presente Convenção será estendida ao território mencionado na notificação, a partir da data de recebimento da notificação ou de outra data aí especificada.
- 2) a) As Nações Unidas ou qualquer governo contratante que tiver feito uma declaração de conformidade com o subparágrafo a) do parágrafo 1) deste artigo pode, após o transcurso de 5 anos da data em que a Convenção foi estendida ao território por meio de uma declaração por escrito à Organização, declarar que a presente Convenção deixa de se estender ao referido território mencionado na notificação.
b) A presente Convenção cessa de se estender a qualquer território mencionado em tal notificação um ano ou mais, se assim nela especificado, após a data de recebimento da notificação pela organização.
- 3) A Organização deve informar a todos os governos contratantes da extensão da presente Convenção a quaisquer territórios, nos termos do parágrafo 1) deste artigo, e do término de qualquer extensão, de acordo com as disposições do parágrafo 2), declarando em cada caso a data a partir da qual a presente Convenção deixou ou deixará de ser estendida.

ARTIGO 21

Depósito e Registro

- 1) A presente Convenção deve ser depositada na Organização, e o Secretário-Geral da Organização deve remeter cópias autênticas a todos os governos signatários e a todos os governos que aderirem à presente Convenção.
- 2) Tão logo a presente Convenção entre em vigor, seu texto será transmitido pelo Secretário-Geral da Organização ao Secretariado das Nações Unidas para registro e publicação, de acordo com o artigo 102 da Carta das Nações Unidas.

ARTIGO 22

Línguas

A presente Convenção é estabelecida em uma única cópia nas línguas inglesa e francesa, ambos os textos igualmente autênticos. Traduções oficiais nos idiomas russo e espanhol devem ser preparadas e depositadas com o original assinado.

Em testemunho, os abaixo assinados devidamente autorizados para tal por seus respectivos governos assinaram a presente Convenção.

Feita em Londres, no vigésimo terceiro dia do mês de junho do ano de mil novecentos e sessenta e nove.

ANEXO I

REGRAS PARA DETERMINAÇÃO DAS TONELADAS BRUTA E LÍQUIDA DE NAVIOS

REGRA 1

Geral

- 1) A tonelagem de um navio consiste da Tonelagem Bruta e da Tonelagem Líquida.
- 2) A Tonelagem Bruta e a Tonelagem Líquida são determinadas de acordo com as disposições destas regras.
- 3) A Tonelagem Bruta e a Tonelagem Líquida de novos tipos de veículos cujas características de construção são tais que tornem impraticável ou irrazoável a aplicação das disposições destas regras devem ser determinadas pela Administração. Quando a tonelagem é assim determinada, a Administração deve comunicar à Organização detalhes do método usado para este fim para informação dos governos contratantes.

REGRA 2

Definição dos Termos Usados nos Anexos

1) Convés Superior

O convés superior é o mais alto convés exposto ao tempo e ao mar, que tem dispositivos permanentes de fechamento estanques de todas as aberturas expostas ao tempo, e, abaixo do qual, todas as aberturas nos lados do navio são providas com dispositivos de fechamento estanques. Em navios com convés superior em degrau, a linha mais baixa do convés exposto e a continuação desta linha paralela a parte mais alta do convés são tomadas como o convés superior.

2) Calado moldado

- a) Calado moldado é a distância vertical medida a partir do topo da quilha até o lado inferior do convés superior, junto a borda. Em navios de madeira e compostos, a distância é medida a partir da extremidade inferior do alefriz da quilha. Onde a forma da parte inferior da seção mestra é de caráter côncavo, ou onde chapas de resbordo espessas são afixadas, a distância é medida a partir do ponto onde a linha do fundo chato continua até a interseção com o lado da quilha.
- b) Em navios tendo as bordas do convés arredondadas, o pontal moldado deve ser medido até o ponto de interseção das linhas moldadas do convés com o chapeamento lateral do casco, estas linhas estendendo-se como se as bordas arredondadas fossem de configuração angular.
- c) Onde o convés superior é graduado e a parte mais alta do mesmo se estende além do ponto para o qual o pontal moldado deve ser determinado, o pontal moldado deve ser medido até a linha de referência que se estende a partir da parte inferior do convés e continua paralela à parte superior do convés.

3) Boca

A boca é a máxima largura do navio, medida a meia-nau até as linhas moldadas das cavernas em um navio com casco de metal e em relação à superfície externa do casco em um navio com o casco de qualquer material.

4) Espaços fechados

Espaços fechados são todos aqueles que são limitados pelo casco do navio, por divisões fixas ou móveis ou anteparas transversais, por conveses ou coberturas outras que não toldos móveis ou permanentes. Nenhuma descontinuidade do convés nem qualquer abertura no casco do navio, em um convés ou em uma cobertura de um espaço, ou nas divisões ou anteparas de um espaço, nem a ausência de divisão ou antepara deverá deixar de considerar um espaço de ser incluído no espaço fechado.

5) Espaços excluídos

Não obstante as disposições do parágrafo 4) desta regra, os espaços referidos nos subparágrafos a) até e), inclusive deste parágrafo, devem ser denominados espaços excluídos e não devem ser incluídos no volume dos espaços fechados, exceto quando qualquer dito espaço preencha pelo menos uma das seguintes três condições e deve, portanto, ser tratado como um espaço fechado:

- O espaço é dotado de bancadas ou outros meios para pear a carga ou mantimentos;
- As aberturas são dotadas de dispositivos de fechamento;
- A construção prevê uma possibilidade de tais aberturas serem fechadas.

- a) (i) Um espaço situado dentro de uma estrutura em frente a uma abertura que se estende de um convés a outro, exceto por uma pequena aba de chapa, de altura não superior a 25 milímetros (uma polegada) além da altura dos vãos do convés adjacente, tal abertura tendo uma largura igual ou maior do que 90 por cento da boca do convés correspondente a posição da abertura do espaço.

Esta disposição deve ser aplicada de modo a excluir dos espaços fechados somente o espaço situado entre a atual abertura e de uma linha traçada paralela à linha ou a face da abertura, em uma distância, a partir da abertura, igual à metade da largura do convés na posição correspondente à abertura (Figura 1 no Apêndice 1);

- a) (ii) Se por qualquer razão a largura de um espaço, exceto pela convergência do chapeamento exterior, torna-se menor do que 90 por cento da boca do convés, somente o espaço situado entre a linha da abertura e uma linha paralela através do ponto onde a largura transversal do espaço torna-se igual ou menor que 90 por cento da boca do convés deve ser excluída do volume dos espaços fechados (Figuras 2, 3 e 4 no Apêndice).
- a) (iii) Onde um intervalo é completamente aberto, exceto por colocação de uma soleira ou corrimão aberto, separando quaisquer dois espaços, a exclusão de um ou ambos é permitida de acordo com os subparágrafos a (i) e/ou a (ii); esta exclusão não deve ser aplicada se a separação entre os dois espaços é menor do que a menor metade da boca na posição correspondente à separação (Figuras 5 e 6 no Apêndice 1);
- b) Um espaço situado sob uma cobertura de convés, aberto para o mar e ao tempo, não tendo nenhuma outra conexão nos lados expostos com o corpo do navio, a não ser os pés de carneiros necessários para o seu suporte. Em tais espaços corrimãos abertos ou soleiras e pequenas abas de chapa podem ser afixados ou pés de carneiro providos nos lados do navio, uma vez que, a distância entre a parte superior dos corrimãos ou da soleira e da pequena aba de chapa não é menor do que 0,75 metro (2,5 pés ou um terço da abertura do espaço se este último valor é o maior (Figura 7 no Apêndice 1);
- c) Um espaço dentro de uma estrutura de borda a borda diretamente em frente de aberturas laterais opostas, tendo uma altura não menor do 0,75 metro (2,5 pés) ou um terço da altura da estrutura, se este último valor é o maior Se a abertura em tal estrutura é provida em um dos lados, somente, o espaço a ser excluído do volume dos espaços fechados deve ser

limitado ao espaço interior a partir da abertura até um máximo da metade da boca do convés correspondente à posição da abertura (Figura 8 no Apêndice 1);

- d) Um espaço dentro de uma estrutura imediatamente abaixo de uma abertura descoberta no convés, sendo tal abertura exposta ao tempo, o espaço excluído dos espaços fechados é limitado à área da abertura. (Figura 9 no Apêndice 1);
- e) Um recesso na antepara que limita uma estrutura, exposto ao tempo e cuja abertura estende-se de convés a convés, sem meios de fechamento, com a condição de que sua largura interior não é maior do que a largura na entrada e sua extensão no interior maior do que duas vezes a largura de sua entrada. (Figura 10 no Apêndice 1).

6) Passageiro

Um passageiro é toda pessoa que não seja:

- a) o comandante e os membros da tripulação ou outras pessoas empregadas ou utilizadas em qualquer serviço a bordo de um navio nas atribuições daquele navio; e
- b) uma criança com menos de um ano de idade.

7) Espaços de carga

Os espaços de carga a serem incluídos no cômputo da Tonelagem Líquida são os espaços apropriados para o transporte da carga que é para ser descarregada do navio com a condição de que tais espaços tenham sido incluídos no cômputo da Tonelagem Bruta. Tais espaços de carga serão certificados por meio de marcas de caráter permanente contendo as letras CC (compartimento de carga) e devem ser afixadas de modo a serem prontamente visíveis e não devem ser menores do que 100 milímetros (4 polegadas) em altura;

8) Estanqueidade ao tempo.

Estanqueidade ao tempo significa, que em qualquer condição de mar a água não penetrará dentro do navio;

9) Auditoria significa um processo sistemático, independente e documentado para obter provas da auditoria e avaliá-la objetivamente a fim de determinar o grau de cumprimento dos critérios de auditoria;

10) Esquema de Auditoria significa o Esquema de Auditoria de Estado Membro da IMO estabelecido pela Organização, e tendo em conta as diretrizes elaboradas pela Organização^(*);

11) Código de Implementação significa Código de Implementação de Instrumentos da IMO (Código III), adotado pela Organização por meio da Resolução A.1070(28); e

12) Padrão de Auditoria significa o Código de Implementação.

(*) Referente à Estrutura e Procedimentos para o Esquema de Auditoria dos Estados Membros da IMO, adotado pela Organização pela Resolução A.1067(28)*.

REGRA 3

Tonelagem Bruta

A Tonelagem Bruta (TB) de um navio deve ser determinada pela seguinte fórmula:

$$TB = K_1 V$$

onde: V é volume total de todos os espaços fechados no navio em metros cúbicos.

$K_1 = 0,2 + 0,02 \log_{10} V$ (ou como tabulado no Apêndice 2).

REGRA 4

Tonelagem Líquida

1) A Tonelagem Líquida (TL) de um navio deve ser determinada pela seguinte 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 fator $\left(\frac{4d}{3D} \right)^2$ não deverá ser tomado maior que a unidade;

b) o termo $K_2 V_c \left(\frac{4d}{3D} \right)^2$ não deverá ser menor do que 0,25 TB; e

c) TL não deverá ser menor do que 0,30 TB, e na qual:

V_c = Volume total dos espaços de carga em metros cúbicos,

$K_2 = 0,2 + 0,02 \log_{10} V_c$ (ou como tabulado no Apêndice 2),

$$K_3 = 1,25 \frac{TB + 10\,000}{10\,000};$$

D = Pontal moldado, a meia-nau, em metros como definido na Regra 2(2),

d = Calado moldado, a meia-nau, em metros como definido no parágrafo 2) desta regra,

N_1 = Número de passageiros em cabines com um máximo de 8 camas,

N_2 = Número dos passageiros restantes,

$N_1 + N_2$ = Número total de passageiros que o navio é permitido carregar como indicado no certificado de passageiros do navio; quando $N_1 + N_2$ é menor do que 13, N_1 e N_2 deverão ser considerados iguais a zero;

TB = Tonelagem Bruta do navio, como determinado de acordo com as disposições da Regra 3.

2) O calado moldado (d) referido no, parágrafo 1) desta Regra deve ser um dos seguintes calados:

a) Nos navios para os quais a Convenção Internacional de Linhas de Carga em vigor se aplica, o calado correspondente a linha de carga de verão (outras que não as linhas de carga para madeira) assinalada de acordo com aquela Convenção;

- b) Nos navios de passageiros, o calado correspondente à subdivisão da linha de carga para o calado máximo, assinalada de acordo com a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar em vigor ou outro tratado Internacional onde aplicável;
- c) Nos navios para os quais a Convenção Internacional de Linhas e Carga não se aplica, mas que tenham a linha de carga assinalada de acordo com regras nacionais, o calado correspondente à linha de carga de verão assinalada;
- d) Nos navios para os quais nenhuma linha de carga tenha sido assinalada, porém cujo calado é limitado de acordo com determinações nacionais, o máximo calado permissível; e
- e) Para os demais navios, 75 por cento do pontal moldado à meia-nau, como definido na Regra 2(2).

REGRA 5

Alteração da Tonelagem Líquida

- 1) Quando as características de um navio tais como V, V_c , d, N_1 ou N_2 , como definidas nas Regras 3 e 4, são alteradas e quando tais alterações resultam em um aumento de sua Tonelagem Líquida determinada de acordo com as disposições da Regra 4, a Tonelagem Líquida correspondente às novas características deve ser determinada e deve ser aplicada sem atraso.
- 2) Um navio para o qual as linhas de carga referidas no subparágrafo 2), a), c), 2), b), da Regra 4 são assinaladas simultaneamente deverá ser dado somente um valor de Tonelagem Líquida, como determinada de acordo com as disposições da Regra 4, e esta tonelagem deve ser a tonelagem aplicada. A linha de carga apropriada é assinalada para aquele tipo de transporte de carga em que o navio está operando.
- 3) Quando as características de um navio, tais como V, V_c , d, N_1 ou N_2 , conforme definidas nas Regras 3 e 4, são alteradas ou quando a linha de carga apropriada e assinalada com referência ao parágrafo 2) é alterada devido a uma mudança no tipo de transporte de carga em que o navio está operando, e quando tais alterações resultam em uma diminuição de sua Tonelagem Líquida determinada de acordo com as disposições da Regra 4, um novo Certificado Internacional de Tonelagem (1969) indicando a nova Tonelagem Líquida determinada não deverá ser expedido até que sejam decorridos 12 meses a partir da data em que o certificado anterior foi expedido, a não ser quando:
 - a) o navio é transferido para a bandeira de outro Estado; ou
 - b) o navio sofre alterações ou modificações consideradas pela Administração como de maior vulto, tais como remoção de uma superestrutura que requer uma alteração da linha de carga assinalada; ou
 - c) para os navios de passageiros que são empregados no transporte de grande número de passageiros sem cabines em rotas especiais, tal como, por exemplo, as rotas de peregrinos na Índia.

REGRA 6

Determinação de Volumes

- 1) Todos os volumes incluídos na determinação das Tonelagens Bruta e Líquida independentemente dos materiais isolantes ou similares aí fixados, serão considerados limitados pelo lado interno do chapeamento do casco ou pela parte interna do chapeamento estrutural em navios construídos de metal, e pela superfície externa do casco ou pela parte interna das superfícies estruturais em navios construídos de outro material.
- 2) Os volumes de apêndices devem ser incluídos no volume total.

3) Os volumes dos espaços abertos para a mar devem ser excluídos do volume total.

REGRA 7

Medições e Cálculos

- 1) Todas as medições usadas no cálculo de volumes devem ser tomadas na casa de centímetro mais próxima ou 1/20 do pé mais próximo.
- 2) Os volumes devem ser calculados por métodos geralmente aceitos para o espaço em questão e com uma precisão aceitável pela Administração.
- 3) O cálculo deve ser suficientemente detalhado de modo a permitir uma fácil verificação.

ANEXO II

CERTIFICADO

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE TONELAGEM (1969)

Expedido conforme estabelecido na Convenção Internacional de Tonelagem de Navios, 1969, sob a responsabilidade Governo da República Federativa do Brasil, para o qual a Convenção entrou em vigor, em..... de 19..... pelo (designação oficial de competente pessoa ou Organização reconhecida de acordo com as disposições de Convenção Internacional sobre Medida de Tonelagem de Navios 1969).

Nome do Navio	Indicativo de chamada	Porto de Registro	Data(*)

(*) Data na qual a quilha foi batida ou estágio equivalente de construção (Artigo 2(6)), ou data na qual o navio sofreu alterações ou modificações de maior vulto (Artigo 3(2)(b)), a critério da Administração.

Características Principais

	Boca	Pontal moldado a meia-nau
Comprimento (Artigo 2(8))	(Regra 2(3))	até o convés superior.
		(Regra 2(2))

As Tonelagens do navio são:

Tonelagem Bruta

Tonelagem Líquida

Certifico que as Tonelagens deste navio foram determinadas de acordo com as disposições da Convenção Internacional sobre Medidas de Tonelagem de Navios, 1969.

Expedido em 19

(lugar de expedição do certificado)

(data da expedição)

.....
(assinatura da organização expedidora do certificado)

e/ou

Selo da organização expedidora

Se assinado, o seguinte parágrafo deverá ser adicionado:

O signatário declara que está autorizado pelo governo acima mencionado para emitir este certificado.

.....
(assinatura)

Espaços Incluídos na Tonelagem					
Tonelagem Bruta			Tonelagem Líquida		
Nome do espaço	Localização	Comprimento	Nome do espaço	Localização	Comprimento
			<p style="text-align: center;">Número de Passageiros Regra 4(1)</p> <p>Número de passageiros em cabines limitadas a oito leitos.....</p> <p>Número dos demais passageiros.....</p>		
<p style="text-align: center;">Espaços Excluídos Regra 2(5)</p> <p>Um asterisco(*) deve ser referido àqueles espaços acima discriminados, os quais sejam simultaneamente considerados e espaços fechados e excluídos.</p>			<p style="text-align: center;">Calado Moldado <Regra 4(2)</p>		
Data e lugar da arqueação original					
Data e lugar da última rearqueação					
Observações:					

APÊNDICE 1

Figuras com referência a Regra 2(5).

Nas seguintes Figuras: O = espaço excluído;

C = espaço fechado;

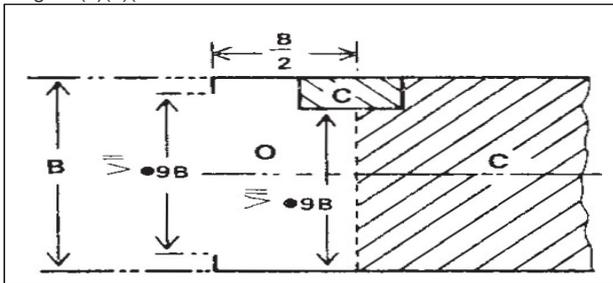
I = espaço a ser considerado como espaço fechado.

As partes tracejadas são referidas aos espaços a serem incluídos como espaços fechados.

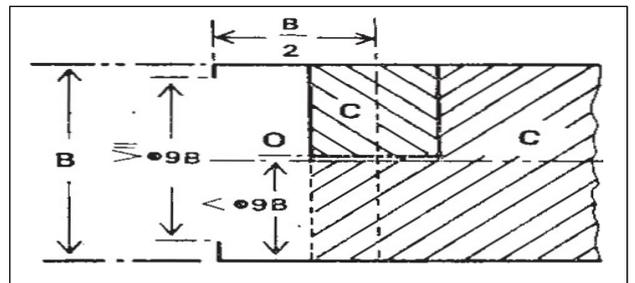
B = boca no convés correspondente à posição da abertura.

Nos navios com bordas arredondadas, a boca é medida como indicado na.

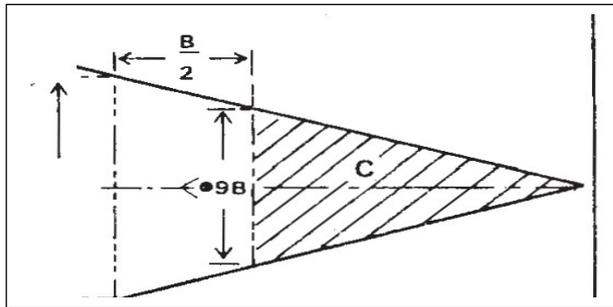
Regra 2(5)(a)(i) (Fig. 1)



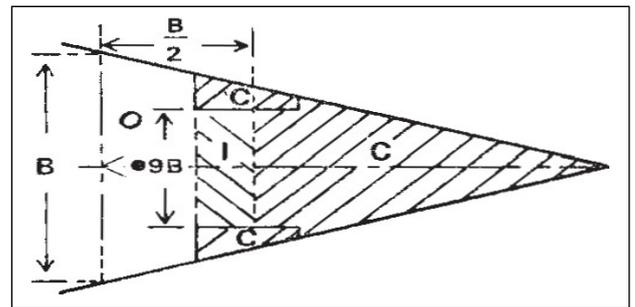
Regra 2(5)(a)(ii) (Fig. 2)



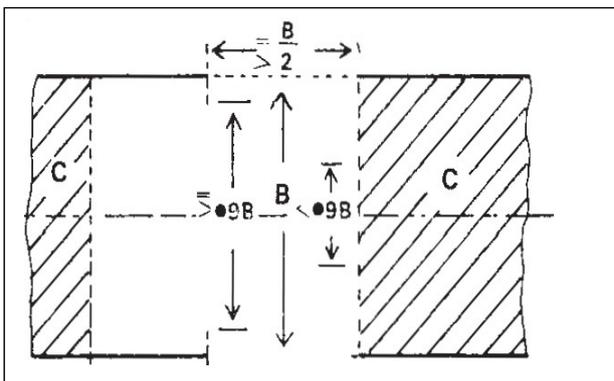
A_Regra 2(5)HaHiiit (Fig. 3)



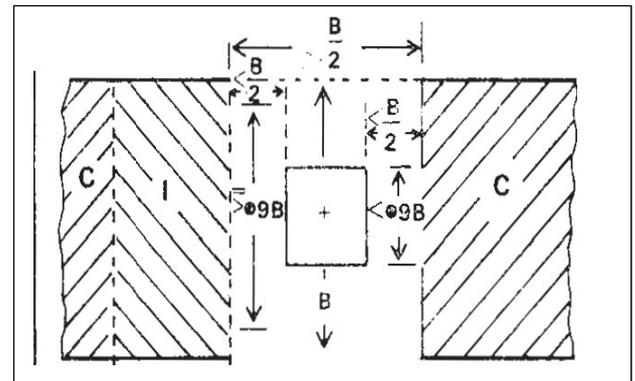
Regra 2(5)HaHiiil (Fig. 4)



Regra 2(5)(a)(iii) (Fig. 5)



Regra 2(5)(a)(iii) (Fig. 6)



1. + - B = Corrimão aberto ou soleira

ii. , - - - - - C - Corrimão aberto ou soleira

Regra 2(5)(b)

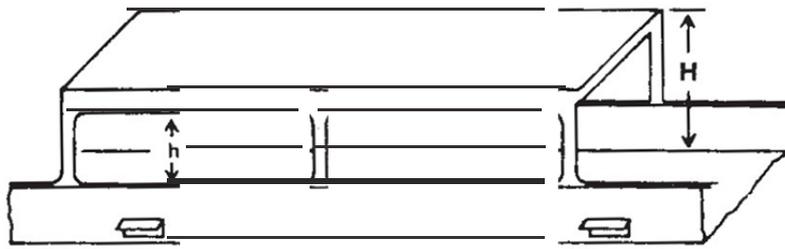


Fig. 7

H
h = no mínimo 3 ou
0,75m (2,5 pés), se o último
valor é maior

Regra 2(5) (c)

Regra 2(5) (c)

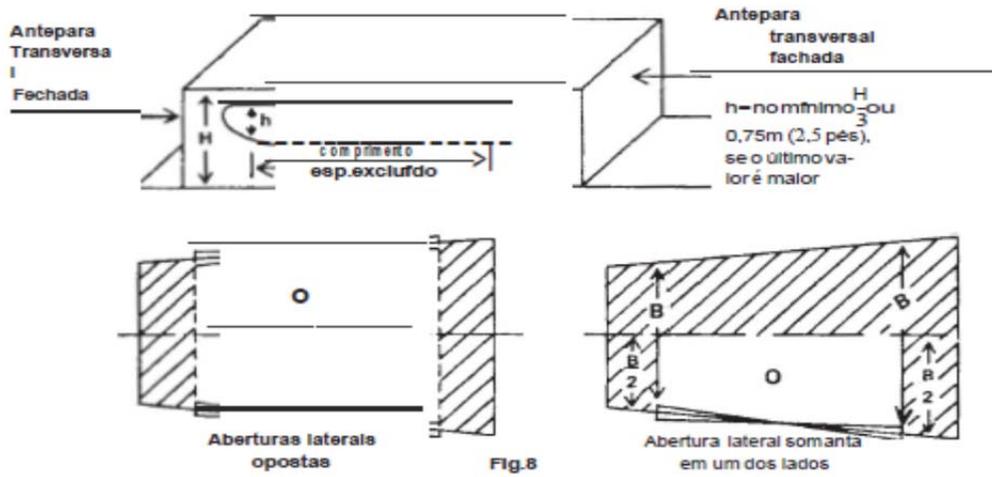


Fig. 8

Regra 2(5)(d)

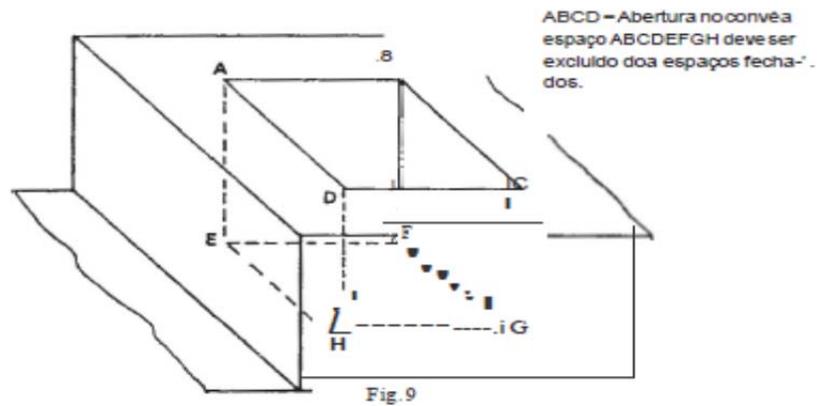


Fig. 9

Regra 2(5)(el)

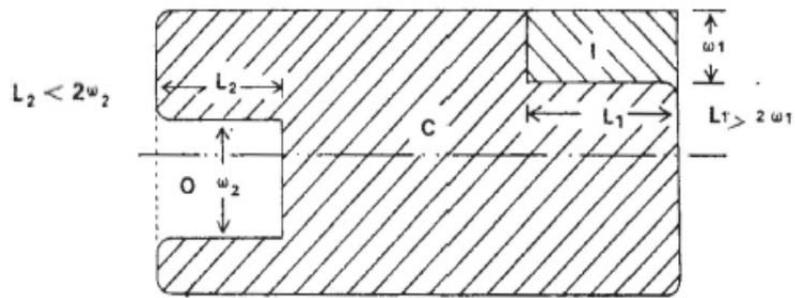


Fig.10

Navios com bordas arredondadas

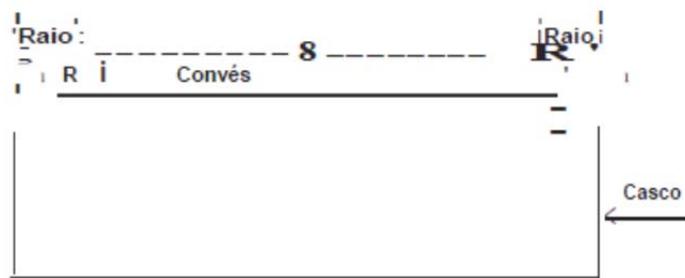


Fig. 11

APÊNDICE 2

APÊNDICE 2

COEFICIENTES K_1 e K_2 COM REFERÊNCIA ÀS REGRAS 3 E 4 (1)

V ou V_c em metros cúbicos

V ou V_c	K_1 ou K_2						
10	0,2200	45 000	0,2931	330 000	0,3104	670 000	0,3165
20	0,2260	50 000	0,2940	340 000	0,3106	680 000	0,3166
30	0,2295	55 000	0,2948	350 000	0,3109	690 000	0,3168
40	0,2320	60 000	0,2956	360 000	0,3111	700 000	0,3169
50	0,2340	65 000	0,2963	370 000	0,3114	710 000	0,3170
60	0,2356	70 000	0,2969	380 000	0,3116	720 000	0,3171
70	0,2369	75 000	0,2975	390 000	0,3118	730 000	0,3173
80	0,2381	80 000	0,2981	400 000	0,3120	740 000	0,3174
90	0,2391	85 000	0,2986	410 000	0,3123	750 000	0,3175
100	0,2400	90 000	0,2991	420 000	0,3125	760 000	0,3176
200	0,2460	95 000	0,2996	430 000	0,3127	770 000	0,3177
300	0,2495	100 000	0,3000	440 000	0,3129	780 000	0,3178
400	0,2520	110 000	0,3008	450 000	0,3131	790 000	0,3180
500	0,2540	120 000	0,3016	460 000	0,3133	800 000	0,3181
600	0,2556	130 000	0,3023	470 000	0,3134	810 000	0,3182
700	0,2569	140 000	0,3029	480 000	0,3136	820 000	0,3183
800	0,2581	150 000	0,3035	490 000	0,3138	830 000	0,3184
900	0,2591	160 000	0,3041	500 000	0,3140	840 000	0,3185
1 000	0,2600	170 000	0,3046	510 000	0,3142	850 000	0,3186
2 000	0,2660	180 000	0,3051	520 000	0,3143	860 000	0,3187
3 000	0,2695	190 000	0,3056	530 000	0,3145	870 000	0,3188
4 000	0,2720	200 000	0,3060	540 000	0,3146	880 000	0,3189
5 000	0,2740	210 000	0,3064	550 000	0,3148	890 000	0,3190
6 000	0,2756	220 000	0,3068	560 000	0,3150	900 000	0,3191
7 000	0,2769	230 000	0,3072	570 000	0,3151	910 000	0,3192
8 000	0,2781	240 000	0,3076	580 000	0,3153	920 000	0,3193
9 000	0,2791	250 000	0,3080	590 000	0,3154	930 000	0,3194
10 000	0,2800	260 000	0,3083	600 000	0,3156	940 000	0,3195
15 000	0,2835	270 000	0,3086	610 000	0,3157	950 000	0,3196
20 000	0,2860	280 000	0,3089	620 000	0,3158	960 000	0,3196
25 000	0,2880	290 000	0,3092	630 000	0,3160	970 000	0,3197
30 000	0,2895	300 000	0,3095	640 000	0,3161	980 000	0,3198
35 000	0,2909	310 000	0,3098	650 000	0,3163	990 000	0,3199
40 000	0,2920	320 000	0,3101	660 000	0,3164	1 000 000	0,3200

Coeficientes K_1 ou K_2 intermediários de V ou V_c devem ser obtidos por interpolação linear

ANEXO III

Verificação da conformidade com as disposições da presente Convenção

REGRA 8

Aplicação

As Partes Contratantes devem utilizar os requisitos do Código de Implementação na execução das suas obrigações e responsabilidades, contidas na presente Convenção.

REGRA 9

Verificação do cumprimento

- (1) As Partes Contratantes devem estar sujeitas a auditorias periódicas pela Organização, de acordo com o Padrão de Auditoria, a fim de verificar o cumprimento e implementação da presente Convenção.
- (2) O Secretário-Geral da Organização tem a responsabilidade pela administração do Esquema de Auditoria, com base nas diretrizes elaboradas pela Organização.
- (3) As Partes Contratantes têm a responsabilidade de facilitar a condução da auditoria e a implementação de um programa de ação para encaminhar os resultados, com base nas diretrizes elaboradas pela Organização.
- (4) A Auditoria de todas as Partes Contratantes deve ser:
 - .1 baseada em um cronograma geral elaborado pelo Secretário-Geral da Organização, levando em conta as diretrizes elaboradas pela Organização^(*), e
 - .2 conduzida em intervalos periódicos, tendo em conta as diretrizes elaboradas pela Organização^(*).

(*) Referente à Estrutura e Procedimentos para o Esquema de Auditoria dos Estados Membros da IMO, adotado pela Organização pela Resolução A.1067(28)^(*).