Decreto do Governo n.º 28/85 de 8 de Agosto
Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos, de 1978

O Governo decreta, nos termos da alínea c) do n.º de 1 do artigo 200.º da Constituição, o seguinte:
Artigo único. É aprovada para adesão a Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos, de 1978, cujo texto em inglês e a respectiva tradução para português acompanham o presente decreto.
Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 27 de Junho de 1985. – Mário Soares - Rui Manuel Parente Chancerelle de Machete - Jaime José Matos da Gama - José de Almeida Serra.
Assinado em 18 de Julho de 1985.
Publique-se.
O Presidente da República, ANTÓNIO RAMALHO EANES.
Referendado em 19 de Julho de 1985.
O Primeiro-Ministro, Mário Soares.

Convenção Internacional sobro Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos, 1978

As Partes a esta Convenção,

Desejando promover a salvaguarda da vida humana e dos bens no mar e a protecção do meio ambiente marítimo, definindo, de comum acordo, normas internacionais relativas à formação, à certificação e ao serviço de quartos para os marítimos;

Considerando que a melhor forma de atingir este objectivo é pelo estabelecimento de uma convenção internacional sobre normas de formação, de certificação e de serviço de quartos para os marítimos;

acordaram no seguinte:

ARTIGO I
Obrigações de ordem gerei nos termos de Convenção

1 - As Partes comprometem-se a cumprir as disposições da Convenção e respectivo anexo, o qual constitui parte integrante daquela. Qualquer referência à Convenção constitui simultaneamente uma referência ao anexo.

2 - As Partes comprometem-se a promulgar todas as leis, decretos, normas e regulamentos necessários e a adoptar todas as outras medidas indispensáveis para o cumprimento efectivo e integral da Convenção, de modo a garantir que, no que respeita à salvaguarda da vida humana e dos bens no mar, bem como à protecção do meio ambiente marítimo, as tripulações dos navios possuam as qualificações e a aptidão necessárias ao desempenho das suas funções.

ARTIGO II
Definições

Para efeitos da Convenção, salvo disposição expressa em contrário:

a) «Parte» designa o Estado para o qual a Convenção entrou em vigor;

b) «Administração» designa o Governo da Parte cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar;

c) «Certificado» designa um documento válido, qualquer que seja o nome por que é conhecido, emitido pela administração, com a sua autorização ou por ela reconhecido, e que habilita o seu titular a exercer as funções nele indicadas ou autorizadas pelos regulamentos nacionais;

d) «Titular de um certificado» designa o marítimo que obteve um certificado nas condições estabelecidas;

e) «Organização» designa a Organização Marítima Internacional (IMO);

f) «Secretário-geral» designa o secretário-geral da Organização;

g) «Navio de mar» designa qualquer navio, com excepção dos que navegam exclusivamente em águas interiores ou nas águas situadas no interior ou nas proximidades de águas abrigadas, ou em zonas nas quais se apliquem regulamentos portuários;

h) «Navio de pesca» designa uma embarcação utilizada na captura de peixe, baleias, focas, morsas ou outros recursos vivos do mar;

i) «Regulamento das radiocomunicações» designa o regulamento das radiocomunicações anexo, ou que se considera como anexo, à

Convenção Internacional de Telecomunicações mais recente que esteja em vigor num dado momento.

ARTIGO III
Âmbito de aplicação

A Convenção aplica-se aos marítimos que exercem funções a bordo dos navios de mar autorizados a arvorar a bandeira de uma Parte, excepto àqueles que prestam serviço a bordo de:

a) Navios de guerra, unidades auxiliares da marinha de guerra ou outros navios propriedade de um Estado ou por ele explorados e afectos exclusivamente a serviços governamentais de carácter não comercial; cada Parte deverá, contudo, garantir, através da adopção de medidas adequadas que não prejudiquem as operações ou a capacidade operacional desses navios que possui ou que explora, que as pessoas que exercem funções a bordo desses navios satisfaçam às exigências da Convenção na medida em que for razoável e exequível;

b) Navios de pesca;

c) Embarcações de recreio que não sejam utilizadas com fins comerciais; ou

d) Navios de madeira de construção primitiva.

ARTIGO IV
Comunicação de informações

1 - As Partes facultarão o mais rapidamente possível ao secretário-geral:

a) O texto dos leis, decretos, normas, regulamentos e instrumentos promulgados sobre os vários assuntos incluídos no Âmbito da Convenção;

b) Detalhes pormenorizados, quando conveniente, do conteúdo e duração dos cursos escolares, bem como dos exames e de outras condições estabelecidas a nível nacional para a emissão de cada certificado em conformidade com o disposto na Convenção;

c) Um número suficiente de modelos dos certificados que emitem em conformidade com o disposto na Convenção.

2 - O secretário-geral notificará todas as Partes da recepção de qualquer comunicação efectuada nos termos da alínea a) do parágrafo 1 deste artigo, devendo, nomeadamente, para efeitos dos artigos IX e X, a pedido das Partes, fornecer-lhes qualquer informação que lhe tenha sido facultada ao abrigo das alíneas b) e c) do parágrafo 1 deste artigo.

ARTIGO V
Outros tratados e interpretação

1 - Quaisquer outros tratados, convenções e acordos anteriores relativos a normas de formação, de certificação e de serviço de quartos para os marítimos presentemente em vigor entre as Partes continuarão a ter pleno efeito durante os prazos de vigência respectivos no que respeita a:

a) Marítimos aos quais a Convenção não se aplica;

b) Marítimos aos quais se aplica a Convenção, relativamente a matérias sobre as quais a Convenção não disponha expressamente.

2 - Contudo, e na medida em que tais tratados, convenções ou acordos colidirem com as disposições da Convenção, as Partes deverão rever os seus compromissos resultantes desses mesmos tratados, convenções e acordos, com vista a evitar qualquer conflito entre estes compromissos e as suas obrigações decorrentes da Convenção.

3 - Todas as matérias sobre as quais a Convenção não disponha expressamente continuam sujeitas à legislação das Partes.

4 - Nada do disposto na presente Convenção deverá prejudicar a codificação e desenvolvimento do direito do mar por parte da Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar convocada na sequência da Resolução n.º 2750 C (XXV) da Assembleia Geral das Nações Unidas, nem as reivindicações e posições jurídicas actuais ou futuras de qualquer Estado respeitantes ao direito do mar e à natureza e âmbito da jurisdição dos Estados ribeirinhos e dos Estados da bandeira.

ARTIGO VI
Certificados

1 - Serão emitidos certificados para comandante, oficial ou marítimo da mestrança e marinhagem aos candidatos que, de acordo com os

critérios que a administração considere satisfatórios, possuam as condições necessárias no que respeita a tempos de embarque, idade, aptidão física, formação, qualificação e exames de acordo com as disposições adequadas, constantes do anexo da Convenção.

2 - Os certificados para comandante e para oficial concedidos em conformidade com o presente artigo serão autenticados pela administração que os emite, segundo o disposto na rega I-2 do anexo. Se a língua utilizada não for o inglês, a autenticação deverá incluir uma tradução nessa língua.

ARTIGO VII
Disposições transitórias

1 - Um certificado de competência ou de serviço respeitante a uma função para a qual a Convenção exige um certificado e que tenha sido emitido de acordo com as leis de uma Parte ou com o regulamento das radiocomunicações antes da entrada em vigor da Convenção para essa Parte será reconhecido como válido para o exercício dessas funções após a entrada em vigor da Convenção para essa Parte.

2 - Depois da entrada em vigor da Convenção para uma Parte a administração respectiva pode continuar a emitir certificados de competência de acordo com a prática anterior durante um período não superior a 5 anos. Esses certificados serão reconhecidos como válidos para os efeitos da Convenção. Durante este período transitório esses certificados serão emitidos apenas a marítimos que tenham iniciado a sua actividade no mar, antes da entrada em vigor da Convenção para essa Parte, na mesma secção do navio à qual se referem aqueles certificados. A administração deverá garantir que todos os novos candidatos a um certificado sejam submetidos a exame e obtenham certificados de acordo com o disposto na Convenção.

3 - Qualquer Parte pode, dentro de 2 anos após a entrada em vigor da Convenção para essa mesma Parte, emitir um certificado de serviço aos marítimos que não possuam nem um certificado adequado de acordo com a Convenção, nem um certificado de competência emitido ao abrigo da sua legislação antes da entrada em vigor dessa mesma Convenção para essa Parte, mas que tenham:

a) Desempenhado as funções para as quais pretendam obter um certificado de serviço durante um período no mar não inferior a 3

anos, dentro dos últimos 7 anos anteriores à entrada em vigor da Convenção para essa Parte;

b) Provado ter desempenhado aquelas funções de uma forma satisfatória;

c) Comprovado a sua aptidão física perante a administração, incluindo a acuidade visual e auditiva, tendo em atenção a sua idade na altura do pedido.

Para os fins desta Convenção, um certificado de serviço emitido de acordo com este parágrafo será considerado como equivalente a um certificado emitido nos termos da Convenção.

ARTIGO VIII
Dispensas

1 - Em circunstâncias de extrema necessidade, as administrações, desde que considerem que daí não advenha perigo para as pessoas, bens ou meio ambiente, podem conceder uma dispensa que permita a um determinado marítimo prestar serviço num determinado navio, durante um período determinado que não exceda 6 meses, em funções para as quais não detém o certificado apropriado, desde que considerem que o titular da dispensa possui qualificações suficientes para ocupar o lugar vago com segurança. Todavia, esta dispensa não pode ser concedida para o lugar de oficial radiotécnico ou operador radiotelefonista, excepto se verificarem as circunstâncias previstas pelas disposições pertinentes do regulamento das radiocomunicações. No entanto, não deverão ser concedidas dispensas nem a um comandante nem a um chefe de máquinas, salvo em casos de força maior, e, mesmo assim, durante o mais curto espaço de tempo possível.

2 - Qualquer dispensa para um determinado cargo só deverá ser concedida a uma pessoa titular do certificado necessário para o desempenho do cargo imediatamente inferior. Caso não seja exigível pela Convenção um certificado para o cargo inferior, poderá ser concedida uma dispensa a uma pessoa cuja qualificação e experiência constituam, no entender da administração, uma equivalência perfeita às exigências estabelecidas para o cargo a ocupar, desde que lhe seja exigida a efectivação, com aprovação, de um teste aceite pela administração como prova de que essa dispensa pode ser concedida com segurança, caso essa pessoa não possua qualquer certificado adequado. Além disso, as administrações deverão assegurar que o

cargo em questão seja ocupado o mais rapidamente possível pelo titular de um certificado adequado.

3 - As Partes deverão enviar, o mais rapidamente possível, depois de 1 de Janeiro de cada ano, um relatório ao secretário-geral informando sobre o número total de dispensas concedidas durante o ano em navios de mar, para o exercício de cada uma das funções para as quais é exigido um certificado, indicando quantos desses navios têm, respectivamente, mais e menos de 1600 tAB.

ARTIGO IX
Equivalências

1 - As disposições da Convenção não deverão impedir uma administração de manter ou adoptar outros esquemas de ensino e formação, incluindo os que abrangem períodos de embarque e uma organização a bordo especialmente adaptados ao desenvolvimento técnico e a tipos especiais de navios e de linhas, desde que o nível dos períodos de embarque, dos conhecimentos e da eficiência exigidos no que respeita ao governo do navio e ao manuseamento da carga, quer no aspecto náutico, quer no aspecto técnico, garantam um grau de segurança no mar e de prevenção da poluição que seja, pelo menos, equivalente às exigências da Convenção.

2 - Os pormenores destes esquemas deverão ser comunicados, logo que possível, ao secretário-geral, o qual os fará circular pelas Partes.

ARTIGO X
Inspecção

1 - Os navios, com excepção dos excluídos pelo artigo III, enquanto se encontrarem nos portos de uma Parte, estão sujeitos a inspecções efectuadas por funcionários devidamente autorizados por essa Parte para verificar se todos os marítimos que exercem funções a bordo e que são obrigados, nos termos da Convenção, a possuir um certificado possuem efectivamente esse certificado ou uma dispensa adequada. Esse certificado será aceite, salvo se existirem motivos fundamentados para suspeitar que tenha sido obtido por meios fraudulentos ou que a pessoa que se apresenta como titular não é aquela a quem o certificado foi originalmente concedido.

2 - No caso de serem detectadas quaisquer anomalias nos termos do parágrafo 1 ou dos procedimentos constantes da regra I-4 «Procedimentos de inspecção», o funcionário que efectua a inspecção informará imediatamente, por escrito, o comandante do navio e o

cônsul ou, na sua ausência, o representante diplomático mais próximo ou a autoridade marítima do Estado cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar, a fim de poderem ser tomadas as medidas adequadas. Esta notificação deverá especificar os pormenores das anomalias detectadas e os fundamentos pelos quais a Parte conclui que essas anomalias constituem um perigo para as pessoas, bens ou meio ambiente.

3 - Se, durante as inspecções efectuadas nos termos do parágrafo 1, tendo em conta as dimensões e o tipo do navio, bem como a duração e a natureza da viagem, não forem corrigidas as anomalias referidas no parágrafo 3 da regra I-4 e se se considerar que este facto constitui um perigo para as pessoas, bens ou meio ambiente, a Parte que efectuar a inspecção adoptará as medidas convenientes para assegurar que o navio não siga viagem antes de se terem satisfeito as exigências consideradas suficientes para suprimir o perigo. O secretário-geral deverá ser imediatamente informado dos factos relacionados com as medidas adoptadas.

4 - Durante as inspecções efectuadas nos termos do disposto neste artigo far-se-á todo o possível para evitar que o navio seja retido ou retardado indevidamente.

Se um navio for indevidamente retardado ou retido, o mesmo terá direito a ser indemnizado por todas as perdas ou danos sofridos.

5 - Este artigo será aplicado de maneira que não seja dado um tratamento mais favorável aos navios autorizados a arvorar a bandeira de um país que não seja Parte do que aquele que é concedido aos navios autorizados a arvorar a bandeira de uma Parte.

ARTIGO XI
Promoção da cooperação técnica

1 - As Partes à Convenção deverão, em consulta com a Organização e com a ajuda desta, promover o apoio às Partes que solicitem assistência técnica nos seguintes domínios:

a) Formação de pessoal administrativo e técnico;

b) Criação de instituições para a formação de marítimos;

c) Fornecimento de equipamento e serviços para as instituições de formação;

d) Desenvolvimento de programas de formação adequados, incluindo formação prática a bordo de navios de mar; e

e) Concessão de facilidades na adopção de outras medidas e disposições destinadas a melhorar a qualificação dos marítimos;

de preferência à escala nacional, sub-regional ou regional, para favorecer a consecução dos objectivos e propósitos da Convenção, tendo em atenção as necessidades específicas, nestas matérias, dos países em vias de desenvolvimento.

2 - Por seu lado, a Organização prosseguirá os esforços acima mencionados, da forma considerada adequada, em consulta ou em ligação com outras organizações internacionais, particularmente a Organização Internacional do Trabalho.

ARTIGO XII

1 - A Convenção pode ser alterada por qualquer dos seguintes processos:

a) Emendas após apreciação no âmbito da Organização:

i) Qualquer emenda proposta por uma Parte será submetida ao secretário-geral, que a comunicará a todos os membros da Organização, a todas as Partes e ao director-geral da Organização Internacional do Trabalho pelo menos 6 meses antes da sua apreciação;

ii) Qualquer emenda proposta e comunicada nestes termos será enviada para apreciação ao Comité de Segurança Marítima da Organização;

iii) As Partes, quer sejam ou não membros da Organização, terão direito a participar nas deliberações do Comité de Segurança Marítima para apreciação e adopção das emendas;

iv) As emendas serão adoptadas por uma maioria de dois terços das Partes presentes e votantes no Comité de Segurança Marítima alargado de acordo com o disposto na subalínea a), iii), deste artigo (adiante referido como Comité de Segurança Marítima alargado), com a condição de, na altura da votação, estar presente pelo menos um terço das Partes;

v) As emendas adoptadas nestes termos serão comunicadas pelo secretário-geral a todas as Partes, para aceitação;

vi) Uma emenda a um artigo considerar-se-á aceite na data em que for aceite por dois terços das Partes;

vii) Considerar-se-á aceite uma emenda ao anexo: 1) Ao fim de 2 anos a contar da data em que foi comunicada às Partes para aceitação; ou

2) Ao fim de um período de tempo diferente, não inferior a 1 ano, se assim for estabelecido na altura da sua adopção por uma maioria de dois terços das Partes presentes e votantes no Comité de Segurança Marítima alargado;

considerar-se-á, contudo, que a emenda não foi aceite se, dentro do prazo fixado, mais de um terço das Partes, ou um conjunto de Partes cujas frotas mercantes representem no total um mínimo de 50% da tonelagem de arqueação bruta da frota mundial dos navios de comércio com uma arqueação bruta igual ou superior a 100 t, notificarem o secretário-geral de que levantam uma objecção a essa emenda;

viii) Uma emenda a um artigo entrará em vigor, para as Partes que a tenham aceite, 6 meses após a data em que se considere ter sido aceite, e para cada Parte que a aceite depois desta data, 6 meses depois da data da aceitação por esta Parte;

ix) Uma emenda ao anexo entrará em vigor para todas as Partes, excepto para aquelas que tenham levantado objecções à emenda, conforme o disposto na subalínea a), vii), e não tenham retirado essas objecções, 6 meses após a data em que se considera ter sido aceite. Antes da data Fixada para a entrada em vigor de uma emenda, qualquer Parte pode notificar o secretário-geral de que se exclui do cumprimento dessa emenda um período não superior a 1 ano a partir da data da sua entrada em vigor, ou por um período superior, se assim for decidido por uma maioria de dois terços das Partes presentes e votantes no Comité de Segurança Marítima alargado na altura da adopção da emenda; ou

b) Emenda por uma conferência:

i) A pedido de uma Parte com o apoio de, pelo menos, um terço das Partes a Organização convocará, em ligação ou consulta com o director-geral da Organização Internacional do Trabalho, uma

conferência das Partes, a fim de se apreciarem possíveis emendas à Convenção;

ii) As emendas adoptadas nessa conferência por uma maioria de dois terços das Partes presentes e votantes serão comunicadas pelo secretário-geral a todas as Partes para aceitação;

iii) Salvo decisão em contrário por parte da conferência, a emenda considerar-se-á aceite e entrará em vigor nos termos do disposto nas subalíneas a), vi) e viii), ou subalíneas a), vii) e ix), respectivamente, desde que as referências feitas nessas subalíneas ao Comité de Segurança Marítima alargado sejam entendidas como referência à conferência.

2 - Qualquer declaração de aceitação ou de objecção a uma emenda ou qualquer notificação feita nos termos do parágrafo 1, a), ix), deverá ser enviada por escrito ao secretário-geral, o qual informará todas as Partes das comunicações recebidas, bem como da data da sua recepção.

3 - O secretário-geral informará todas as Partes de quaisquer emendas que entrem em vigor, bem como da respectiva data de entrada em vigor de cada uma.

ARTIGO XIII
Assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e adesão

1 - A Convenção permanecerá aberta para assinatura na sede da Organização de 1 de Dezembro de 1978 até 30 de Novembro de 1979 e continuará depois disso aberta para adesão. Qualquer Estado se pode tornar Parte por meio de:

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

b) Assinatura sujeita a ratificação, aceitação ou aprovação, seguida de ratificação, aceitação ou aprovação; ou

c) Adesão.

2 - A ratificação, aceitação, aprovação ou adesão será efectuada pelo depósito junto do secretário-geral de um instrumento apropriado.

3 - O secretário-geral informará todos os Estados que tenham assinado a Convenção ou a ela tenham aderido e o director-geral da

Organização Internacional do Trabalho de qualquer assinatura ou do depósito de qualquer instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão e da data de tal depósito.

ARTIGO XIV
Entrada em vigor

1 - A Convenção entrará em vigor 12 meses após a data em que pelo menos 25 Estados cujas frotas mercantes representem no total um mínimo de 50% da tonelagem de arqueação bruta da frota mundial dos navios de comércio com uma arqueação bruta igual ou superior a 100 t a tenham assinado sem reservas quanto à sua ratificação, aceitação ou aprovação, ou tenham depositado os instrumentos exigidos de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, nos termos do artigo XIII.

2 - O secretário-geral informará todos os Estados que tenham assinado a Convenção ou a ela tenham aderido da data da sua entrada em vigor.

3 - Qualquer instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão depositado durante os 12 meses referidos no parágrafo 1 produzirá efeitos na data em que a Convenção entrar em vigor, ou 3 meses após a data de depósito desse instrumento, se esta data for posterior.

4 - Qualquer instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão depositado após a data em que a Convenção entrar em vigor produzirá efeitos 3 meses após a data do depósito.

5 - Após a data em que se considera que uma emenda à Convenção tenha sido aceite nos termos do artigo XII, qualquer instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão depositado aplicar-se-á à Convenção na forma emendada.

ARTIGO XV
Denúncia

1 - A Convenção poderá ser denunciada por qualquer Parte em qualquer altura, após terem decorrido 5 anos a contar da data em que a Convenção tenha entrado em vigor para essa Parte.

2 - A denúncia efectuar-se-á mediante notificação por escrito dirigida ao secretário-geral, o qual informará todas as outras Partes e o director-geral da Organização Internacional do Trabalho da

notificação recebida e da data da sua recepção, bem como da data em que tal denúncia produz efeitos.

3 - A denúncia produzirá efeitos 12 meses após a recepção pelo secretário-geral da respectiva notificação, ou após qualquer período superior que conste da notificação.

ARTIGO XVI
Depósito e registo

1 - A Convenção será depositada junto do secretário-geral, o qual enviará cópias autenticadas da mesma a todos os Estados que tenham assinado a Convenção ou que a ela tenham aderido.

2 - Logo que a Convenção entre em vigor, o secretário-geral enviará o texto ao secretário-geral da Organização das Nações Unidas para registo e publicação, de acordo com o artigo 102 da Carta das Nações Unidas.

ARTIGO XVII
Línguas

A Convenção é redigida num único exemplar nas línguas chinesa, espanhola, francesa, inglesa e russa, sendo cada um dos textos igualmente autênticos. Serão feitas traduções oficiais nas línguas alemã e árabe, as quais serão depositadas juntamente com o original assinado.

Em fé do que os abaixo assinados, devidamente autorizados para o efeito pelos seus respectivos Governos, assinaram a Convenção (ver nota *).

Feita em Londres no dia 7 de Julho de 1978. (nota *) É omitida a lista dos signatários.

ANEXO
CAPÍTULO I

Disposições gerais
Regra I-1

Definições

Para efeitos da presente Convenção, salvo disposição expressa em contrário:

a) «Regras» designa as regras constantes do anexo à presente Convenção;

b) «Aprovado» significa aprovado pela administração;

c) «Comandante» designa a pessoa responsável pelo comando de um navio;

d) «Oficial» designa um membro da tripulação, com excepção do comandante, assim designado pelas leis ou regulamentos nacionais, ou, na ausência dessa designação, pelas convenções colectivas ou pelo costume;

e) «Oficial de convés» designa um oficial qualificado do sector de convés;

f) «Imediato» designa o oficial de convés cujo posto vem imediatamente a seguir ao de comandante e ao qual competirá o comando do navio em caso de incapacidade do comandante;

g) «Oficial de máquinas» designa um oficial qualificado do sector de máquinas;

h) «Chefe de máquinas» designa um oficial de máquinas principal responsável pela instalação propulsora mecânica do navio;

i) «Segundo-oficial de máquinas» designa o oficial de máquinas cujo posto vem imediatamente a seguir ao de chefe de máquinas, ao qual competirá a responsabilidade pela propulsão mecânica do navio em caso de incapacidade do chefe de máquinas;

j) «Praticante de máquinas» designa uma pessoa que está a receber formação para oficial de máquinas, assim designado pelas leis ou regulamentos nacionais;

k) «Oficial radiotécnico» designa uma pessoa titular de um certificado de operador radiotelegrafista de 1.ª ou de 2.ª classe ou de um certificado geral de operador de radiocomunicações para o serviço móvel marítimo, emitido nos termos do regulamento das radiocomunicações, e que exerce as suas funções na estação radiotelegráfica de um navio no qual seja obrigatória a existência desta estação nos termos da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar;

l) «Operador radiotelefonista» designa uma pessoa titular de um certificado adequado emitido nos termos do regulamento das radiocomunicações;

m) «Marítimo da mestrança e marinhagem» designa um membro da tripulação do navio, com excepção do comandante ou dos oficiais;

n) «Viagens costeiras» designa as viagens efectuadas nas proximidades de uma Parte tal como definido por essa Parte;

o) «Potência propulsora» designa a potência em kilowatts que consta do certificado de registo do navio ou de qualquer outro documento oficial (ver nota *);

p) «Tarefas relativas ao serviço radioeléctrico» designa, nomeadamente, segundo o caso, a escuta, a manutenção e as reparações técnicas, de acordo com o regulamento das radiocomunicações, a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar e, segundo o critério de cada administração, as recomendações pertinentes do IMO;

q) «Petroleiro» designa um navio construído e utilizado para o transporte de petróleo e produtos petrolíferos a granel;

r) «Navio químico» designa um navio construído e utilizado para o transporte a granel de quaisquer produtos químicos líquidos enumerados no Código para a Construção e Equipamento de Navios que Transportam Produtos Químicos Perigosos a Granel, da IMO;

s) «Navio de transporte de gás liquefeito» designa um navio construído e utilizado para o transporte a granel de quaisquer gases liquefeitos enumerados no Código para a Construção e Equipamento de Navios que Transportam Gases Liquefeitos a Granel, da IMO.

(nota *) Entende-se que a potência que consta do certificado de registo ou de qualquer outro documento oficial é a potência de saída máxima contínua e total de todas as máquinas propulsoras principais do navio.

Regra I-2
Conteúdo dos certificados e modelo de autenticação

1 - Os certificados deverão ser redigidos na língua ou línguas oficiais do país que os emite. Se a língua utilizada não for o inglês, o texto deverá incluir uma tradução para essa língua.

2 - No que respeita aos oficiais radiotécnicos e aos operadores radiotelefonistas, as administrações poderão:

a) Incluir no exame efectuado com vista à emissão de um certificado em conformidade com o regulamento das radiocomunicações os conhecimentos complementares exigidos pelas regras pertinentes do anexo à Convenção; ou

b) Emitir um certificado separado no qual se indique que o seu titular possui os conhecimentos complementares exigidos pelo anexo à Convenção.

3 - O modelo da autenticação exigida nos termos do artigo VI da Convenção deverá ser o seguinte:

Modelo de autenticação dos certificados
Autenticação dos certificados

(ver documento original)

Regra I-3
Princípios por que se devem reger as viagens costeiras

1 - Ao definir, para efeitos da Convenção, as viagens costeiras, nenhuma Parte deverá impor requisitos mais rigorosos em matéria de formação, de experiência ou de certificação aos marítimos que prestam serviço em navios autorizados a arvorar a bandeira de outra Parte e que efectuam tais viagens do que os exigidos aos marítimos que prestam serviço em navios autorizados a arvorar a sua própria bandeira. Em caso algum deverá tal Parte impor requisitos mais rigorosos aos marítimos que prestam serviço em navios autorizados a arvorar a bandeira de outra Parte do que os prescritos pela Convenção para os navios não afectos a viagens costeiras.

2 - No que respeita aos navios autorizados a arvorar a bandeira de uma Parte que efectuam regularmente viagens costeiras nas proximidades da costa de uma outra Parte, a Parte cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar deverá impor requisitos em matéria de formação, de experiência e de certificação aos marítimos que exercem funções nesses navios pelo menos equivalentes aos impostos pela Parte nas proximidades de cuja costa o navio opera, desde que não ultrapassem os requisitos da Convenção estabelecidos para navios não afectos a viagens costeiras. Um navio que, durante a sua viagem, ultrapasse o que está definido por uma Parte como

viagens costeiras e entre em águas não abrangidas por aquela definição deverá cumprir os requisitos da Convenção sem beneficiar das facilidades previstas pela presente regra.

3 - Qualquer Parte pode conceder a um navio que está autorizado a arvorar a sua bandeira os benefícios previstos nas disposições da Convenção relativas a viagens costeiras, quando tal navio efectue regularmente, nas proximidades da costa de um Estado que não é Parte, viagens costeiras tal como definido por essa Parte.

4 - Nada do disposto na presente regra limitará, de qualquer modo, a jurisdição de qualquer Estado, quer seja ou não Parte à Convenção.

Regra I-4
Procedimentos de inspecção

1 - As inspecções efectuadas nos termos do artigo X por inspectores devidamente autorizados para esse efeito deverão limitar-se ao seguinte:

a) Verificar, de acordo com o parágrafo 1 do artigo X, se todos os marítimos que exercem funções a bordo e que são obrigados pela Convenção a possuir certificados são titulares de um certificado válido ou de uma dispensa válida;

b) Avaliar a aptidão dos marítimos embarcados no navio para cumprir as normas relativas ao serviço de quartos tal como exigido pela Convenção, caso haja razões para suspeitar que essas normas não estão a ser observadas em virtude de, encontrando-se o navio surto num porto de uma Parte, ou nas proximidades desse porto, se terem verificado as seguintes ocorrências:

i) O navio esteve envolvido num abalroamento, naufrágio ou encalhe;

ii) O navio, quando a navegar, fundeado ou atracado, efectuou uma descarga de substâncias ilegal nos termos das convenções internacionais; ou

iii) O navio manobrou de um modo irregular ou perigoso ou não respeitou a balizagem ou os esquemas de separação de tráfego.

2 - O inspector deverá informar por escrito o comandante do navio e o representante competente do Estado da bandeira, de acordo com o artigo X se, em consequência das inspecções efectuadas em

conformidade com o parágrafo 1, constatar a existência de alguma das seguintes anomalias:

a) Marítimos que deverão ser titulares de certificados, sem um certificado válido adequado ou uma dispensa válida;

b) O modo como está organizado o serviço de quartos de navegação ou de máquinas não está de acordo com as exigências estabelecidas para esse navio pelo Estado da bandeira;

c) Ausência num quarto de pessoa qualificada para operar o equipamento indispensável à segurança da navegação ou à prevenção da poluição;

d) Impossibilidade de o comandante dispor de pessoal repousado para o primeiro quarto no início de uma viagem, e para os quartos seguintes.

3 - Uma Parte só poderá justificar a retenção de um navio efectuada nos termos do artigo X com base no facto de não se terem corrigido as anomalias a que respeitam a alínea a) do parágrafo 2 - na medida em que se refiram aos certificados do comandante, do chefe de máquinas e dos oficiais chefes de quarto de navegação e de máquinas e, sendo o caso, do oficial radiotécnico - e a alínea b) do parágrafo 2.

CAPÍTULO II
Comandante - Secção de convés

Regra II-1
Princípios básicos a observar durante um quarto de navegação

1 - As Partes deverão chamar a atenção dos proprietários de navios, armadores, comandantes e pessoal que efectua quartos para os princípios a seguir enunciados, que deverão ser observados a fim de garantir, em qualquer altura, a realização de um quarto de navegação com segurança.

2 - O comandante de qualquer navio é obrigado a garantir que a organização dos quartos de navegação seja adequada à realização de um quarto de navegação com segurança. Sob a direcção geral do comandante, os oficiais de quarto, durante os seus períodos de serviço, são responsáveis pela segurança da navegação, velando especialmente para que o navio não abalroe nem encalhe.

3 - Sem prejuízo de outros princípios básicos que se possam observar, deverão ser tomados em consideração, em todos os navios, os seguintes:

4 - Organização do quarto:

a) A composição dos quartos deverá, em qualquer altura, ser adequada e apropriada às circunstâncias e condições existentes e deverá tomar em consideração a necessidade de se manter um serviço de vigia eficaz.

b) Ao decidir-se a composição dos quartos na ponte, que poderá incluir pessoal adequado da mestrança e marinhagem do convés, deverão ser tomados em consideração, nomeadamente, os seguintes factores:

i) A ponte não deverá, em caso algum, ficar abandonada;

ii) Condições do tempo, visibilidade e se é de dia ou de noite;

iii) Proximidade de perigos para a navegação que possam obrigar o oficial de quarto a efectuar tarefas complementares de natureza náutica;

iv) Utilização e estado operacional das ajudas à navegação, tais como o radar ou os sistemas de radiolocalização e de todo o equipamento que possa afectar a segurança da navegação do navio;

v) Se o navio está equipado com piloto automático;

vi) Quaisquer exigências extraordinárias para o quarto de navegação que possam resultar de circunstâncias operacionais especiais.

5 - Aptidão para o serviço de quartos:

O sistema de quartos deverá estar organizado de modo que a eficiência dos oficiais e do restante pessoal de quarto não seja prejudicada pelo cansaço. O serviço deverá ser organizado de forma que o pessoal do primeiro quarto no início de uma viagem e o dos quartos seguintes esteja suficientemente repousado e, além disso, em perfeitas condições para o serviço.

6 - Navegação:

a) A viagem deverá ser planeada antecipadamente, tendo em consideração todas as informações pertinentes, devendo verificar-se todos os rumos traçados antes do seu início.

b) Durante o quarto deverão ser verificadas, a intervalos suficientemente frequentes, a proa a que se governa, a posição e a velocidade, utilizando todas as ajudas à navegação existentes, de modo a assegurar que o navio segue a rota planeada.

c) O oficial de quarto deverá possuir um conhecimento perfeito da localização e funcionamento de todo o equipamento de segurança e de navegação existente a bordo do navio e deverá conhecer e tomar em consideração as limitações operacionais desse equipamento.

d) Ao oficial chefe do quarto de navegação não deverão ser atribuídas, nem por ele assumidas, quaisquer funções que interfiram com a segurança da navegação do navio.

7 - Equipamento de navegação:

a) O oficial de quarto deverá utilizar da forma mais eficiente todo o equipamento de navegação de que disponha.

b) Quando utilizar o radar, o oficial de quarto deverá ter em consideração a necessidade de cumprir sempre as disposições relativas ao radar constantes das regras aplicáveis para evitar abalroamentos no mar.

c) Em caso de necessidade, o oficial de quarto não deverá hesitar em utilizar o leme, as máquinas e os dispositivos sonoros.

8 - Funções e responsabilidades relativas à navegação:

a) O oficial chefe de quarto deverá:

i) Efectuar o seu quarto na ponte, não a devendo abandonar em quaisquer circunstâncias até ser devidamente substituído;

ii) Continuar a ser o responsável pela segurança da navegação do navio, não obstante a presença do comandante na ponte, até que este o informe expressamente de que assume aquela responsabilidade, o que deve ser claramente compreendido por ambos;

iii) Informar o comandante quando tiver qualquer dúvida sobre as acções a tomar no interesse da segurança;

iv) Não entregar o quarto ao oficial substituto se tiver razões para acreditar que este está manifestamente incapacitado para exercer as suas funções com eficiência, caso em que deverá avisar o comandante.

b) Ao receber o quarto, o oficial substituto deverá verificar a posição estimada ou verdadeira do navio, inteirando-se da rota prevista, do rumo e da velocidade, e anotar quaisquer perigos para a navegação que espere vir a encontrar durante o seu quarto.

c) Durante o quarto deverão ser devidamente registados os movimentos e actividades relacionados com a navegação do navio.

9 - Serviço de vigia:

Além de manter um serviço de vigia adequado com o fim de avaliar totalmente a situação e os riscos de colisão, encalhe e outros perigos para a navegação, as funções do vigia deverão incluir também a detecção de possíveis navios ou aeronaves em perigo, náufragos, destroços e objectos à deriva. Durante a vigia deverá observar-se o seguinte:

a) O vigia deverá estar apto a prestar toda a atenção à realização de uma vigia adequada e não deverá assumir nem lhe deverão ser atribuídas quaisquer outras funções que possam interferir com aquela tarefa;

b) As responsabilidades do vigia e do timoneiro são distintas e o timoneiro não deverá ser considerado como vigia enquanto a fazer leme, excepto em pequenos navios nos quais o local de governo dispõe de visibilidade sem interferências em todas as direcções e não há qualquer diminuição da visão à noite nem outro impedimento à realização de uma vigia adequada. Ocasionalmente, o oficial chefe de quarto poderá ser o único vigia durante o dia desde que, em cada uma dessas ocasiões:

i) A situação tenha sido cuidadosamente estudada e se tenha concluído, sem lugar para dúvidas, que não há riscos;

ii) Se tenham tomado devidamente em consideração todos os factores importantes, incluindo, entre outros, os seguintes:

Estado do tempo;

Visibilidade;

Densidade de tráfego;

Proximidade de perigos para a navegação;

Atenção especial com que se deve navegar dentro de esquemas de separação de tráfego ou nas suas proximidades;

iii) Se possa dispor de ajuda imediata na ponte, se qualquer alteração da situação assim o exigir.

10 - Navegação com piloto a bordo:

Não obstante as responsabilidades e obrigações do piloto, a sua presença a bordo não isenta o comandante ou o oficial chefe de quarto das suas responsabilidades e obrigações no que se refere à segurança do navio. O comandante e o piloto deverão trocar informações respeitantes aos procedimentos de navegação, às condições locais e às características do navio. O comandante e o oficial de quarto deverão cooperar intimamente com o piloto e manter uma verificação cuidadosa da posição e movimentos do navio.

11 - Protecção do meio ambiente marítimo:

O comandante e o oficial chefe de quarto deverão estar conscientes das graves consequências da poluição operacional ou acidental do meio ambiente marítimo e deverão tomar todas as precauções possíveis para a evitar, particularmente no âmbito dos regulamentos internacionais e portuários pertinentes.

Regra II-2
Requisitos mínimos obrigatórios para a certificação de comandantes e imediatos de navios com arqueação bruta igual ou superior a 200 t.

Comandante e imediato de navios com arqueação bruta igual ou superior a 1600 t:

1 - Qualquer comandante e imediato de um navio de mar com arqueação bruta igual ou superior a 1600 t deverá possuir um certificado adequado.

2 - Qualquer candidato à obtenção do certificado deverá:

a) Comprovar a sua aptidão física perante a administração, especialmente no que respeita à acuidade visual e auditiva;

b) Satisfazer os requisitos para a certificação de oficial chefe de quarto de navegação em navios com arqueação bruta igual ou superior a 200 t e ter exercido essas funções durante um período de embarque aprovado que seja:

i) Para o certificado de imediato, de, pelo menos, 18 meses; este período poderá, no entanto, ser reduzido até 12 meses se a administração exigir uma formação especial que considere como equivalente a, pelo menos, 6 meses de embarque na qualidade de oficial chefe de quarto de navegação;

ii) Para o certificado de comandante, de, pelo menos, 36 meses; este período poderá, no entanto, ser reduzido até 24 meses se, pelo menos, 12 meses desse período de embarque tiver sido efectuado na qualidade de imediato ou se a administração exigir uma formação especial que considere equivalente a esse período;

c) Ter efectuado com aprovação o exame adequado exigido pela administração. Esse exame deverá incluir as matérias constantes do apêndice a esta regra, a não ser que a administração altere esses requisitos de exame para os comandantes e imediatos de navios de dimensões reduzidas afectos a viagens costeiras da forma que considerar necessário, tendo em atenção as suas consequências na segurança de todos os navios que possam operar nas mesmas águas.

Comandante e imediato de navios com uma arqueação bruta entre 200 t e 1600 t:

3 - Qualquer comandante e imediato de um navio de mar com uma arqueação bruta entre 200 t e 1600 t deverá possuir um certificado adequado.

4 - Qualquer candidato à obtenção do certificado deverá:

a) Comprovar a sua aptidão física perante a administração, especialmente no que respeita à sua acuidade visual e auditiva;

b):

i) Para o certificado de imediato, satisfazer aos requisitos aplicáveis aos oficiais chefes de quarto de navegação em navios com arqueação bruta igual ou superior a 200 t;

ii) Para o certificado de comandante, satisfazer aos requisitos aplicáveis aos oficiais chefes de quarto de navegação em navios com arqueação bruta igual ou superior a 200 t e ter efectuado um período de embarque aprovado não inferior a 36 meses; este período poderá, no entanto, ser reduzido até 24 meses se, pelo menos, 12 meses desse período de embarque tiver sido efectuado na qualidade de imediato ou se a administração exigir uma formação especial que considere equivalente a esse período;

c) Ter efectuado com aprovação o exame adequado exigido pela administração. Esse exame deverá incluir as matérias constantes do apêndice, a não ser que a administração altere esses requisitos de exame para os comandantes e imediatos de navios afectos a viagens costeiras da forma que considerar conveniente, com vista a excluir as matérias que não sejam aplicáveis às águas ou navios em causa, tendo em atenção as suas consequências na segurança de todos os navios que possam operar nas mesmas águas.

5 - Disposições gerais:

O nível dos conhecimentos exigidos nos termos dos diferentes títulos do apêndice poderá variar consoante o certificado for emitido a nível de comandante ou de imediato e consoante o certificado ou certificados forem aplicáveis a navios com uma arqueação bruta igual ou superior a 1600 t, ou a navios com uma arqueação bruta compreendida entre 200 t e 1600 t.

Apêndice à regra II-2
Conhecimentos mínimos obrigatórios para a certificação de comandantes e imediatos de navios com arqueação bruta igual ou superior a 200 t.

1 - O programa a seguir indicado foi estabelecido para efeitos de exame dos candidatos à obtenção de certificados de comandantes ou imediatos de navios com arqueação bruta igual ou superior a 200 t. Tem por objectivo alargar e aprofundar as matérias constantes da regra II-4 «Requisitos mínimos obrigatórios para a certificação de oficiais chefes de quarto de navegação de navios com arqueação bruta igual ou superior a 200 t». Tendo em atenção que o comandante tem a responsabilidade fundamental pela segurança do navio, seus passageiros, tripulação e carga e que o imediato deverá

estar apto para assumir essas responsabilidades em qualquer altura, o exame nestas matérias deverá ser concebido com o objectivo de verificar a aptidão dos candidatos para apreender todas as informações disponíveis que afectem a segurança do navio.

2 - Navegação e determinação da posição:

a) Planificação da viagem e navegação em quaisquer condições:

i) Por métodos convencionais de traçado de rotas oceânicas;

ii) Em águas restritas;

iii) Com gelo;

iv) Com visibilidade reduzida;

v) Em esquemas de separação de tráfego;

vi) Em zonas afectadas por grandes amplitudes de marés;

b) Determinação da posição:

i) Pela observação astronómica, incluindo a utilização do sol, estrelas, lua e planetas;

ii) Pela observação terrestre, incluindo a aptidão para utilizar as marcações a partir de marcas terrestres e as ajudas à navegação, tais como faróis, balizas e bóias, em conjunto com as cartas apropriadas, avisos aos navegantes e outras publicações que permitam verificar a exactidão da posição determinada;

iii) Utilizando, conforme o exigido pela administração, todas as modernas ajudas electrónicas à navegação existentes a bordo, com conhecimento específico dos respectivos princípios de funcionamento, limitações, causas de erros, detecção de informações deturpadas e métodos de correcção para obter uma determinação precisa da posição.

3 - Serviço de quartos:

a) Demonstrar um conhecimento perfeito do conteúdo, aplicação e objectivos do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, incluindo os anexos relativos à segurança da navegação.

b) Demonstrar conhecimentos do conteúdo da regra II-1 «Princípios básicos a observar durante um quarto de navegação».

4 - Equipamento de radar:

Utilizando o simulador de radar ou, no caso de não existir, a rosa de manobras, demonstrar conhecimento dos princípios fundamentais do radar e aptidão para o operar e utilizar e para interpretar e analisar as informações obtidas a partir deste equipamento, incluindo os seguintes aspectos:

a) Factores que afectam o seu rendimento e precisão;

b) Ajuste inicial e conservação da imagem;

c) Detecção de informações deturpadas, ecos falsos, ecos provocados pela vaga, etc.;

d) Alcance e marcações;

e) Identificação de ecos críticos;

f) Rumo e velocidade de outros navios;

g) Tempo e distância da aproximação máxima de um navio que segue a um rumo idêntico, oposto ou cruzado;

h) Detecção das mudanças de rumo e de velocidade de outros navios;

i) Efeito das mudanças de rumo e de velocidade do próprio navio ou de ambos;

j) Aplicação do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar.

5 - Agulha magnética e girobússola:

Aptidão para determinar e corrigir os erros da agulha magnética e da girobússola e conhecimento dos meios para corrigir esses mesmos erros.

6 - Meteorologia e oceanografia:

a) Demonstrar aptidão para compreender e interpretar uma carta sinóptica e para prever o estado do tempo numa zona tendo em atenção as condições meteorológicas locais.

b) Conhecimento das características dos vários sistemas meteorológicos, incluindo os ciclones tropicais, e do processo de evitar os seus centros e quadrantes perigosos.

c) Conhecimento dos sistemas de correntes oceânicas.

d) Aptidão para utilizar todas as publicações náuticas adequadas sobre marés e correntes, incluindo as editadas em língua inglesa.

e) Capacidade para fazer o cálculo das marés.

7 - Manobra e governo do navio:

Manobrar e governar um navio em quaisquer condições, incluindo as seguintes:

a) Manobras de aproximação às embarcações ou estações dos pilotos, tendo em atenção o estado do tempo, a maré, o seguimento e as distâncias de paragem;

b) Governo de um navio em rios. estuários, etc., tendo em atenção os efeitos da corrente, do vento e das águas restritas na capacidade de resposta do leme;

c) Manobras em águas pouco profundas, tendo em atenção a redução da profundidade abaixo da quilha devida aos efeitos de empopamento (ver nota *) e de balanços transversais e longitudinais;

d) Acção recíproca entre navios que se cruzam ou se ultrapassam e entre o navio e as margens próximas (efeito de canal);

e) Atracar e desatracar sob diferentes condições de vento e maré, com e sem rebocadores;

f) Escolha do fundeadouro; fundear com um ou dois ferros em fundeadouros limitados e factores a considerar na determinação do comprimento de amarra que deve ser usado;

g) Garrar; pôr as amarras claras;

h) Entrada em doca seca com ou sem avaria;

i) Condução e governo de navios com mau tempo, incluindo a assistência a navios ou aeronaves em perigo, as operações de reboque, os meios que permitem evitar que um navio de difícil manobra fique atravessado à vaga, a diminuição do abatimento e a utilização do óleo;

j) Precauções na manobra de arriar embarcações ou jangadas salva-vidas com mau tempo;

k) Métodos para embarcar náufragos que se encontrem em embarcações ou jangadas salva-vidas;

l) Aptidão para determinar a capacidade de manobra e as características das máquinas dos principais tipos de navios, especialmente no que se refere às distâncias de paragem e curvas de evolução com diferentes calados e velocidades;

m) Importância de navegar a velocidade reduzida a fim de evitar as avarias provocadas pela ondulação de proa ou de popa do próprio navio;

n) Medidas práticas a tomar quando se navega entre gelos ou em condições de acumulação de gelo a bordo;

o) Utilização dos esquemas de separação de tráfego e execução de manobras dentro desses esquemas.

(nota *) Empopamento - redução da profundidade abaixo da quilha do navio que se produz quando o navio navega e que resulta do efeito conjugado do afundamento do casco e da variação de caimento à popa. O efeito acentua-se em águas pouco profundas e reduz-se ao abrandar-se a velocidade do navio.

8 - Estabilidade (ver nota *) e construção do navio e limitação de avarias:

a) Compreensão dos princípios fundamentais de construção naval e das teorias e factores que afectam o caimento e a estabilidade do navio e medidas necessárias para manter um caimento e uma estabilidade que não afectem a segurança.

b) Conhecimento dos efeitos no caimento e na estabilidade do navio originados por uma avaria que provoque o alagamento de um compartimento e medidas necessárias para combater esses efeitos.

c) Demonstrar conhecimentos de utilização das tabelas de estabilidade, de caimento e de esforços, dos diagramas e dos equipamentos de cálculo de esforços e de como carregar e lastrar o navio mantendo os esforços impostos ao casco dentro dos limites aceitáveis.

d) Conhecimentos gerais dos principais elementos estruturais de um navio e da nomenclatura correcta das várias partes.

e) Conhecimentos das recomendações da IMO relativas à estabilidade do navio. (nota *) Os comandantes e os imediatos que exercem funções em navios de pequena tonelagem deverão estar perfeitamente familiarizados com as características fundamentais de estabilidade desses navios.

9 - Instalações propulsoras de um navio:

a) Princípios de funcionamento das instalações propulsoras marítimas.

b) Maquinaria auxiliar do navio.

c) Conhecimentos gerais da terminologia referente às máquinas marítimas.

10 - Manuseamento e estiva da carga:

a) Estiva e peamento da carga a bordo, incluindo os aparelhos de carga.

b) Operações de carga e descarga, em particular de grandes pesos.

c) Regulamentos e recomendações internacionais relativos ao transporte de determinadas cargas, em especial o Código Internacional Marítimo de Mercadorias Perigosas (Código IMDG).

d) Transporte de mercadorias perigosas; precauções a tomar durante as operações de carga e descarga e cuidados a ter com as mercadorias perigosas durante a viagem.

e) Conhecimento prático do conteúdo e aplicação dos manuais de segurança pertinentes em vigor para os navios-tanques.

f) Conhecimento prático dos sistemas de encanamentos e bombas de carga mais vulgarmente utilizados.

g) Termos e definições utilizados para descrever as propriedades dos carregamentos de hidrocarbonetos mais vulgares, como por exemplo petróleos brutos, meio destilados e nafta.

h) Regulamentos sobre a poluição; operações de lastro, limpeza e desgaseificação de tanques.

i) Procedimentos para efectuar carregamentos sobre resíduos.

11 - Prevenção de incêndios e técnicas de combate a incêndios:

a) Organização de exercícios de combate a incêndios.

b) Classes de incêndios e química do fogo.

c) Sistemas de combate a incêndios.

d) Frequência de um curso aprovado de combate a incêndios.

e) Conhecimento dos regulamentos relativos ao equipamento de combate a incêndios.

12 - Procedimentos de emergência:

a) Precauções a tomar ao encalhar um navio.

b) Medidas a tomar antes e após o encalhe.

c) Pôr um navio encalhado a flutuar, com e sem auxílio.

d) Medidas a tomar na sequência de um abalroamento.

e) Vedação provisória de rombos.

f) Medidas a tomar para a protecção e segurança de passageiros e tripulantes em situações de emergência.

g) Limitação de avarias e salvamento do navio na sequência de um incêndio ou de uma explosão.

h) Abandono do navio.

i) Governo de emergência, montagem e utilização de meios improvisados de governo e processos de montar um leme de recurso quando for possível.

j) Salvamento de pessoas de um navio em perigo ou naufragado.

k) Procedimentos em caso de homem ao mar.

13 - Cuidados médicos:

Conhecimento perfeito da forma de utilizar as seguintes publicações:

a) Guia Médico Internacional para Navios ou publicações nacionais equivalentes;

b) Secção médica do Código Internacional de Sinais;

c) Guia de Primeiros Socorros para Uso em Caso de Acidentes com Mercadorias Perigosas.

14 - Direito marítimo:

a) Conhecimento do direito marítimo internacional constante de acordos e convenções internacionais na medida em que estes afectem as obrigações e as responsabilidades específicas do comandante, em particular os que respeitam à segurança e protecção do meio ambiente marítimo. Deverá ser dada especial atenção às seguintes matérias:

i) Certificados e outros documentos que devem obrigatoriamente estar a bordo de navios por força de convenções internacionais, seu processo de obtenção e prazos legais de validade;

ii) Responsabilidades nos termos das exigências pertinentes da Convenção Internacional de Linhas de Carga;

iii) Responsabilidades nos termos das exigências pertinentes da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar;

iv) Responsabilidades nos termos das convenções internacionais para a prevenção da poluição provocada pelos navios;

v) Declarações marítimas de saúde; exigências dos regulamentos sanitários internacionais;

vi) Responsabilidades nos termos da Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar;

vii) Responsabilidades decorrentes de outros instrumentos internacionais respeitantes à segurança dos navios, dos passageiros, da tripulação e da carga.

b) O nível de conhecimentos da legislação marítima nacional é deixado ao critério da administração, mas deverá incluir as disposições adoptadas no âmbito nacional com vista à implementação dos acordos e convenções internacionais.

15 - Gestão do pessoal e responsabilidades de formação:

Conhecimentos de gestão, organização e formação do pessoal a bordo dos navios.

16 - Comunicações:

a) Aptidão para transmitir e receber mensagens por sinais luminosos em morse e para utilizar o Código Internacional de Sinais; no caso de a Administração ter examinado candidatos sobre estas matérias a níveis mais baixos de certificação, poderá decidir não os tornar a examinar sobre as mesmas para a emissão de certificados de comandante.

b) Conhecimento dos procedimentos utilizados nas comunicações radiotelefónicas e aptidão para utilizar os radiotelefones, particularmente no que respeita a mensagens de socorro, urgência, segurança e navegação.

c) Conhecimento dos procedimentos prescritos no regulamento das radiocomunicações para transmitir sinais de socorro por radiotelegrafia em casos de emergência.

17 - Salvamento:

Conhecimento profundo das regras relativas aos meios de salvação (Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar), à organização de exercícios de abandono do navio, a embarcações e jangadas salva-vidas e a outro equipamento de salvamento.

18 - Busca e salvamento:

Conhecimento profundo do Manual de Busca e Salvamento para os Navios Mercantes (MERSAR), da IMO.

19 - Métodos para demonstração de competência:

a) Navegação:

Demonstrar experiência na utilização do sextante, do taxímetro e aparelho de marcar e aptidão para determinar a posição, o rumo e as marcações.

b) Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar:

i) Uso de pequenos modelos mostrando sinais ou luzes ou do simulador de luzes de navegação;

ii) Rosa de manobras ou simulador de radar.

c) Radar:

i) Simulador de radar; ou

ii) Rosa de manobras.

d) Combate a incêndios:

Frequência de um curso aprovado de combate a incêndios.

e) Comunicações:

Exame prático visual e vocal.

f) Salvamento:

Lançamento à água e manobra de embarcações salva-vidas e outros meios de salvação, incluindo a colocação de coletes de salvação.

Regra II-3
Requisitos mínimos obrigatórios para a certificação de oficiais chefes de quarto de navegação e de comandantes de navios com arqueação bruta Inferior a 200 t.

1 - Navios não afectos a viagens costeiras:

a) Qualquer comandante em exercício de funções num navio de mar com arqueação bruta inferior a 200 t não afecto a viagens costeiras deverá possuir um certificado, reconhecido pela Administração, para o exercício de funções de comandante de navios com arqueação bruta compreendida entre 200 t e 1600 t.

b) Qualquer oficial chefe de quarto de navegação em exercício de funções num navio de mar com arqueação bruta inferior a 200 t não afecto a viagens costeiras deverá possuir um certificado adequado para navios com arqueação bruta igual ou superior a 200 t.

2 - Navios afectos a viagens costeiras:

a) Comandante:

i) Qualquer comandante em exercício de funções num navio de mar com arqueação bruta inferior a 200 t afecto a viagens costeiras deverá possuir um certificado adequado.

ii) Qualquer candidato à obtenção do certificado deverá:

1) Ter, pelo menos, 20 anos de idade;

2) Ter efectuado um período de embarque aprovado, não inferior a 12 meses, exercendo funções de oficial chefe de quarto de navegação;

3) Demonstrar perante a administração que possuí conhecimentos adequados ao exercício das suas funções nos navios em causa, que deverão incluir as matérias constantes do apêndice a esta regra.

b) Oficial chefe de quarto de navegação:

i) Qualquer oficial chefe de quarto de navegação num navio de mar com arqueação bruta inferior a 200 t afecto a viagens costeiras deverá possuir um certificado adequado.

ii) Qualquer candidato à obtenção de um certificado deverá:

1) Ter, pelo menos, 18 anos de idade;

2) Comprovar a sua aptidão física perante a administração, especialmente no que respeita à sua acuidade visual e auditiva;

3) Demonstrar perante a administração que:

Efectuou com aproveitamento uma formação especial que inclua um período adequado de embarque, tal como exigido pela administração; ou

Efectuou um período de embarque aprovado, durante um mínimo de 3 anos, na secção de convés;

4) Demonstrar perante a administração que possui conhecimentos adequados ao exercício das suas funções nos navios em causa, que deverão incluir as matérias constantes do apêndice.

3 - Formação:

A formação para aquisição dos conhecimentos e da experiência prática necessários deverá basear-se na regra II-1 «Princípios básicos a observar durante um quarto de navegação» e nos regulamentos e recomendações internacionais pertinentes.

4 - Isenções:

A administração, se considerar que as dimensões de um navio e as condições da viagem são de molde a tornar impraticável ou impossível a aplicação da totalidade dos requisitos desta regra e do seu apêndice, poderá, nessa medida, isentar o comandante e o oficial chefe de quarto de navegação nesses navios ou tipos de navios de alguns desses requisitos, tendo sempre em atenção a segurança de todos os navios que possam operar nas mesmas águas.

Apêndice à regra II-3
Conhecimentos mínimos obrigatórios para a certificação de oficiais chefes de quarto de navegação e de comandantes de navios com arqueação bruta inferior a 200 t.

1:

a) Conhecimento das seguintes matérias:

i) Navegação costeira e, conforme exigido, navegação astronómica;

ii) Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar;

iii) Código Internacional Marítimo de Mercadorias Perigosas (Código IMDG);

iv) Agulha magnética;

v) Radiotelefonia e sinais visuais;

vi) Prevenção de incêndios e técnicas de combate a incêndios;

vii) Salvamento;

viii) Procedimentos de emergência;

ix) Manobra do navio; x) Estabilidade do navio;

xi) Meteorologia;

xii) Instalações propulsoras de navios pequenos;

xiii) Primeiros socorros;

xiv) Busca e salvamento;

xv) Prevenção da poluição do meio ambiente marítimo.

b) Para além das exigências estabelecidas na alínea a), conhecimentos suficientes para utilizar com segurança todas as ajudas à navegação e o equipamento instalado a bordo dos navios em causa.

c) O nível dos conhecimentos a exigir sobre as matérias especificadas nas alíneas a) e b) deverá ser o suficiente para que o oficial de quarto exerça as suas funções com segurança.

2 - Qualquer comandante em exercício de funções num navio de mar com arqueação bruta inferior a 200 t deverá ainda, para além das exigências do parágrafo 1 acima referido, provar à administração que possui os conhecimentos necessários para exercer com segurança todas as funções de comandante de um navio daquele tipo.

Regra II-4
Requisitos mínimos obrigatórios para a certificação de oficiais chefes de quarto de navegação de navios com arqueação bruta igual ou superior a 200 t.

1 - Qualquer oficial chefe de quarto de navegação que esteja a exercer funções num navio de mar com arqueação bruta igual ou superior a 200 t deverá possuir um certificado adequado.

2 - Qualquer candidato à obtenção do certificado deverá:

a) Ter, pelo menos, 18 anos de idade;

b) Comprovar a sua aptidão física perante a administração, especialmente no que respeita à sua acuidade visual e auditiva;

c) Ter efectuado um período de embarque aprovado, na secção de convés não inferior a 3 anos, o qual deverá incluir, pelo menos, 6 meses de funções de quarto na ponte, sob a supervisão de um oficial qualificado; qualquer administração poderá, contudo, autorizar que um máximo de 2 anos desse período de embarque aprovado possa ser substituído por um período de formação especial, caso considere que essa formação é, pelo menos, equivalente, em valor, ao período de embarque aprovado que substitui;

d) Demonstrar à administração, através de aprovação em exame adequado, que possui conhecimentos teóricos e práticos suficientes adequados às suas funções.

3 - Certificados para serviço sem restrições:

Para a emissão de certificados para serviço sem restrições no que respeita à área de operação, o exame deverá comprovar que os conhecimentos teóricos e práticos do candidato são adequados às matérias constantes do apêndice a esta regra.

4 - Certificados restritos:

Para a emissão de certificados restritos à navegação costeira, a administração poderá suprimir as matérias a seguir indicadas constantes do apêndice, tendo em atenção as consequências na segurança de todos os navios que possam operar nas mesmas águas:

a) Navegação astronómica;

b) Sistemas de radiolocalização e sistemas electrónicos de navegação em águas não cobertas por aqueles sistemas.

5 - Nível de conhecimentos:

a) O nível dos conhecimentos a exigir sobre as matérias constantes do apêndice deverá ser o suficiente para que o oficial de quarto exerça as suas funções com segurança. Ao determinar o nível

adequado de conhecimentos, a administração deverá tomar em consideração as observações sobre cada assunto constantes do apêndice.

b) A formação para aquisição dos conhecimentos teóricos e da experiência prática necessários deverá basear-se na regra II-1 «Princípios básicos a observar durante um quarto de navegação» e nos regulamentos e recomendações internacionais pertinentes.

Apêndice à regra II-4
Conhecimentos mínimos obrigatórios para a certificação de oficiais chefes de quarto de navegação em navios com arqueação bruta igual ou superior a 200 t.

1 - Navegação astronómica:

Aptidão para utilizar os astros na determinação da posição do navio e dos erros das agulhas.

2 - Navegação terrestre e costeira:

a) Aptidão para determinar a posição do navio pela utilização de:

i) Marcas terrestres;

ii) Ajudas à navegação, incluindo faróis, balizas e bóias;

iii) Navegação estimada, tendo em conta os ventos, marés, correntes e a velocidade do navio determinada pelas rotações por minuto do hélice e pelo odómetro.

b) Conhecimento perfeito e aptidão para usar as cartas de navegação e publicações náuticas, tais como roteiros, tabelas de marés, avisos aos navegantes, radioavisos náuticos e informações relativas à organização do tráfego marítimo.

3 - Navegação por radar:

Conhecimento dos princípios fundamentais do radar e aptidão para o operar e utilizar para interpretar e analisar as informações obtidas, incluindo os seguintes aspectos:

a) Factores que afectam o seu rendimento e precisão;

b) Ajuste inicial e conservação da imagem;

c) Detecção de informações deturpadas, ecos falsos, ecos provocados pela vaga, etc.;

d) Alcance e marcações;

e) Identificação de ecos críticos;

f) Rumo e velocidade de outros navios;

g) Tempo e distância da aproximação máxima de um navio que segue a um rumo idêntico, oposto ou cruzado;

h) Detecção das mudanças de rumo e de velocidade de outros navios;

i) Efeito das mudanças de rumo e de velocidade do próprio navio ou de ambos;

j) Aplicação do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar.

4 - Serviço de quarto:

a) Demonstrar um conhecimento perfeito do conteúdo, aplicação e objectivos do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, incluindo os anexos relativos à segurança da navegação.

b) Demonstrar conhecimentos do conteúdo da regra II-1 «Princípios básicos a observar durante um quarto de navegação».

5 - Sistemas electrónicos de determinação da posição e de navegação: Capacidade para determinar a posição do navio pela utilização de ajudas electrónicas à navegação, de acordo com as exigências da administração.

6 - Radiogoniómetros e sondas acústicas:

Aptidão para operar este equipamento e utilizar correctamente as informações que fornece.

7 - Meteorologia:

Conhecimento dos instrumentos meteorológicos existentes a bordo dos navios e respectiva aplicação. Conhecimento das características

dos vários sistemas meteorológicos, dos procedimentos de transmissão e dos sistemas de registo e aptidão para utilizar as informações meteorológicas disponíveis.

8 - Agulha magnética e girobússola:

Conhecimento dos princípios da agulha magnética e da girobússola, incluindo os seus erros e correcções. No que respeita às girobússolas, compreensão dos sistemas que estão sob o controle da agulha mãe e conhecimento do funcionamento e cuidados a ter com os tipos principais de girobússolas.

9 - Piloto automático:

Conhecimento dos sistemas de piloto automático e respectivos procedimentos.

10 - Radiotelefonia e sinais visuais:

a) Aptidão para transmitir e receber mensagens por sinais luminosos em morse.

b) Aptidão para utilizar o Código Internacional de Sinais.

c) Conhecimento dos procedimentos utilizados nas comunicações radiotelefónicas e aptidão para utilizar os radiotelefones, especialmente no que respeita a mensagens de socorro, urgência, segurança e navegação.

11 - Prevenção de incêndios e técnicas de combate a incêndios:

a) Aptidão para organizar exercícios de combate a incêndios.

b) Conhecimento das diversas classes de incêndios e da química do fogo.

c) Conhecimento dos sistemas de combate a incêndios.

d) Frequência de um curso aprovado de combate a incêndios.

12 - Salvamento:

Aptidão para organizar exercícios de abandono do navio e conhecimento da forma de manobrar embarcações e jangadas salva-vidas, balsas e dispositivos semelhantes de salvamento, juntamente

com o respectivo equipamento, incluindo o equipamento de radiocomunicações portátil e as radiobalizas para a localização de sinistros (EPIRBs). Conhecimento de técnicas de sobrevivência no mar.

13 - Procedimentos de emergência:

Conhecimento dos pontos enunciados no apêndice próprio da edição em vigor do Documento-Guia da IMGO/OIT.

14 - Manobra e governo do navio:

Conhecimento dos seguintes aspectos:

a) Efeitos dos vários portes (dw), calados, caimento, velocidade e profundidade abaixo da quilha nas curvas de evolução e distâncias de paragem;

b) Efeitos do vento e das correntes no governo do navio;

c) Manobras para salvamento de homem ao mar;

d) Empopamento, águas pouco profundas e efeitos semelhantes;

e) Procedimentos adequados para fundear e amarrar.

15 - Estabilidade do navio:

a) Conhecimento prático e utilização das tabelas de estabilidade, de caimento e de esforços, bem como dos diagramas e dos equipamentos de cálculo de esforços.

b) Compreensão das acções fundamentais a empreender em caso de perda parcial da reserva de flutuabilidade.

16 - Língua inglesa:

Conhecimentos adequados da língua inglesa que permitam ao oficial utilizar as cartas e outras publicações náuticas, compreender as informações meteorológicas e as mensagens relativas à segurança e condução do navio e exprimir-se claramente nas suas comunicações com outros navios ou estações costeiras. Aptidão para compreender e utilizar o Vocabulário Normalizado da Navegação Marítima, da IMDO.

17 - Construção naval:

Conhecimentos gerais das principais partes estruturais de um navio e do nome correcto das várias partes.

18 - Manuseamento e estiva da carga:

Conhecimentos das formas correctas de manusear e estivar a carga e sua influência na segurança do navio.

19 - Assistência médica:

Aplicação prática dos guias médicos e conselhos transmitidos por rádio, incluindo a aptidão para tomar medidas eficazes baseadas nas informações obtidas, em caso de acidentes ou doenças susceptíveis de ocorrer a bordo.

20 - Busca e salvamento:

Conhecimento do Manual de Busca e Salvamento para os Navios Mercantes (MERSAR), da IMDO.

21 - Prevenção da poluição do meio ambiente marítimo:

Conhecimento das precauções a observar para evitar a poluição do meio ambiente marítimo.

Regra II-5
Requisitos mínimos obrigatórios para garantir a manutenção da competência e a actualização de conhecimentos dos comandantes e oficiais de convés.

1 - Qualquer comandante e oficial de convés titular de um certificado que esteja a exercer funções no mar ou tencione voltar a embarcar depois de um período de permanência em terra deverá, a fim de poder continuar a exercer funções no mar, comprovar, perante a administração, a intervalos regulares não superiores a 5 anos, as seguintes condições:

a) Aptidão física, especialmente no que respeita à sua acuidade visual e auditiva; e

b) Competência profissional:

i) Por ter efectuado um período de embarque aprovado, como comandante ou oficial de convés, não inferior a 1 ano durante os últimos 5 anos; ou

ii) Por ter desempenhado as funções correspondentes àquelas para que habilita o certificado de que é titular que sejam consideradas, pelo menos, como equivalentes ao período de embarque previsto no parágrafo 1, b), i); ou

iii) Por um dos seguintes meios:

Ter passado num teste aprovado; ou

Ter completado, com aproveitamento, um curso ou cursos aprovados; ou

Ter completado, como oficial de convés extralotação, um período de embarque aprovado, não inferior a 3 meses, imediatamente antes de assumir o cargo para que habilita o certificado de que é titular.

2 - A administração, ouvidas as entidades interessadas, deverá formular ou promover a formulação de uma estrutura de cursos de reciclagem e actualização, quer facultativos quer obrigatórios, conforme for aconselhável, para comandantes e oficiais de convés em exercício de funções no mar, especialmente para aqueles que retomam a sua actividade marítima. A administração deverá tomar todas as providências necessárias para que todas as pessoas interessadas possam frequentar os cursos adequados à sua experiência e funções. Estes cursos deverão ser aprovados pela administração e incluir as alterações verificadas na tecnologia marítima, bem como as introduzidas nos regulamentos e recomendações internacionais pertinentes respeitantes à salvaguarda da vida humana no mar e à protecção do meio ambiente marítimo.

3 - Qualquer comandante e oficial de convés deverá, para poder continuar a exercer funções a bordo de navios para os quais foram acordados internacionalmente requisitos especiais de formação, completar com aproveitamento um curso de formação adequado e aprovado.

4 - A administração deverá assegurar que os textos das alterações que forem sendo introduzidas nos regulamentos internacionais respeitantes à salvaguarda da vida humana no mar e à protecção do meio ambiente marítimo se encontrem a bordo dos navios sob a sua jurisdição.

Regra II-6
Requisitos mínimos obrigatórios para os marítimos da mestrança e marinhagem que fazem parte dos quartos de navegação.

1 - Os requisitos mínimos para os marítimos da mestrança e marinhagem que fazem parte dos quartos de navegação num navio de mar com uma arqueação bruta igual ou superior a 200 t constam do parágrafo 2. Estes requisitos não são os estabelecidos para a emissão do certificado de marinheiro qualificado (ver nota *), nem são, com excepção de navios de dimensões limitadas, os requisitos mínimos aplicáveis a um marítimo da mestrança e marinhagem que venha a ser o único marítimo destes escalões a fazer parte de um quarto de navegação. As administrações poderão exigir uma formação e qualificação complementares a um marítimo da mestrança e marinhagem que venha a ser o único marítimo destes escalões a fazer parte de um quarto de navegação.

(nota *) Ver a Convenção da OIT sobre passagem de certificados de marinheiro qualificado, de 1946, ou qualquer convenção posterior que regule esta matéria.

2 - Qualquer marítimo da mestrança e marinhagem que faça parte dos quartos de navegação num navio de mar com uma arqueação bruta igual ou superior a 200 t deverá:

a) Ter, pelo menos, 16 anos de idade;

b) Comprovar a sua aptidão física perante a administração, especialmente no que se refere à sua acuidade visual e auditiva;

c) Demonstrar perante a administração que:

i) Efectuou um período de embarque aprovado que inclua, pelo menos, 6 meses de experiência no mar relacionada especialmente com as funções próprias do serviço dos quartos de navegação; ou

ii) Efectuou, com aproveitamento, uma formação especial em terra ou a bordo de um navio que inclua um período adequado de embarque exigido pela administração, o qual não deverá ser inferior a 2 meses;

d) Possuir experiência ou formação que inclua:

i) Princípios básicos de combate a incêndios, primeiros socorros, técnicas de sobrevivência, riscos para a saúde e segurança pessoal;

ii) Aptidão para compreender as ordens e para se fazer entender pelo oficial de quarto em tudo quanto se relacione com as suas funções;

iii) Aptidão para governar e cumprir as ordens dadas para o leme, bem como conhecimentos suficientes sobre a agulha magnética e a girobússola, necessários ao desempenho destas funções;

iv) Aptidão para efectuar com eficiência o serviço de vigia, usando a vista e o ouvido, e para informar a marcação aproximada de um sinal sonoro ou luminoso ou de qualquer outro objecto em graus ou quartas;

v) Facilidade em passar de piloto automático para leme manual e vice-versa;

vi) Conhecimento do uso dos sistemas apropriados de comunicação interna e sistemas de alarme;

vii) Conhecimento dos sinais pirotécnicos de socorro;

viii) Conhecimento das suas tarefas em situações de emergência;

ix) Conhecimento da terminologia e definições usadas a bordo relacionadas com as suas funções.

3 - A experiência, os períodos de embarque ou a formação exigidos nos termos das alíneas c) e d) do parágrafo 2 poderão ser obtidos pelo exercício de funções relacionadas com o quarto de navegação, mas somente no caso de essas funções serem desempenhadas sob a supervisão directa do comandante, do oficial chefe de quarto de navegação ou de um marítimo qualificado da mestrança e marinhagem.

4 - As administrações deverão garantir que seja emitido um documento oficial a qualquer marítimo que, pela sua experiência ou formação, possua as qualificações necessárias, de acordo com esta regra, para exercer funções na qualidade de marítimo da mestrança e marinhagem que faça parte dos quartos de navegação ou que seja devidamente autenticado o documento de que seja titular.

5 - A administração poderá considerar que um marítimo satisfaz as exigências desta regra no caso de ter exercido funções apropriadas na secção de convés durante um período não inferior a 1 ano dentro

dos últimos 5 anos anteriores à entrada em vigor da Convenção para essa administração.

Regra II-7
Princípios básicos a observar durante um quarto em porto

1 - Em qualquer navio atracado ou fundeado com segurança num porto, em circunstâncias normais, o comandante deverá tomar todas as medidas necessárias para garantir a efectivação de um serviço de quartos adequado e eficaz para fins de segurança.

2 - Na organização dos quartos deverão ser tomadas em consideração as disposições da «Recomendação sobre os Princípios e Guia Operacional para Oficiais de Convés Chefes de Quarto em Porto» e a «Recomendação sobre os Princípios e Guia Operacional para Oficiais de Máquinas Chefes de Quarto de Máquinas em Porto», adoptadas pela Conferência Internacional sobre Formação e Certificação de Marítimos, 1978.

Regra II-8
Requisitos mínimos obrigatórios aplicáveis aos quartos em porto em navios que transportam mercadorias perigosas

1 - O comandante de qualquer navio que transporte mercadorias perigosas a granel - quer sejam, ou possam ser, explosivas, inflamáveis, tóxicas, nocivas para a saúde ou poluentes do meio ambiente - deverá assegurar que, pela presença a bordo de um ou mais oficiais, e, quando for conveniente, de marítimos da mestrança e marinhagem, todos devidamente qualificados, se realizem com segurança os quartos de convés e de máquinas, mesmo quando o navio esteja atracado ou fundeado em porto com toda a segurança.

2 - O comandante de qualquer navio que transporte mercadorias perigosas que não sejam a granel - quer sejam, ou possam ser, explosivas, inflamáveis, tóxicas, nocivas para a saúde ou poluentes do meio ambiente - deverá, ao organizar o serviço de quartos em condições de segurança, tomar em devida consideração a natureza, quantidade, embalagem e estiva das mercadorias perigosas e quaisquer circunstâncias especiais que se verifiquem a bordo, nas águas próximas e em terra.

3 - Na organização dos quartos deverão ser tomadas em consideração as disposições da «Recomendação sobre os Princípios e Guia Operacional para Oficiais de Convés Chefes de Quarto em. Porto» e a «Recomendação sobre os Princípios e Guia Operacional

para Oficiais de Máquinas Chefes de Quarto de Máquinas em Porto», adoptadas pela Conferência Internacional sobre Formação e Certificação de Marítimos, 1978.

CAPÍTULO III
Secção de máquinas

Regra III-1
Princípios básicos a observar durante um quarto de máquinas

1 - As Partes deverão chamar a atenção dos proprietários de navios, armadores, comandantes, chefes de máquinas e pessoal que efectua quartos para os princípios a seguir enunciados, que deverão ser observados a fim de garantir, em qualquer altura, a realização de um quarto de máquinas com segurança.

2 - O termo «quarto» é utilizado na presente regra para designar quer um grupo de pessoas que integra o quarto, quer um período de responsabilidade de um oficial de máquinas, durante o qual poderá ou não ser necessária a sua presença nos compartimentos onde existem máquinas.

3 - Sem prejuízo de outros princípios básicos que se possam observar, deverão ser tomados em consideração, em todos os navios, os seguintes.

4 - Disposições gerais:

a) O chefe de máquinas de qualquer navio é obrigado, em consulta com o comandante, a garantir que a organização dos quartos seja adequada à realização de um quarto com segurança. Ao decidir a composição dos quartos, que poderão incluir o pessoal da mestrança e marinhagem de máquinas conveniente, deverão ser tomados em consideração, entre outros, os seguintes critérios:

i) Tipo de navio;

ii) Tipo e estado das máquinas;

iii) Normas especiais de condução determinadas por certos factores, tais como condições meteorológicas, gelo, águas contaminadas, águas pouco profundas, situações de emergência, limitação de avarias ou combate à poluição;

iv) Qualificações e experiência do pessoal afecto ao quarto;

v) Segurança da vida humana, do navio, da carga e do porto e protecção do meio ambiente;

vi) Cumprimento dos regulamentos internacionais, nacionais e locais;

vii) Manutenção das operações normais do navio.

b) Sob a direcção do chefe de máquinas, o oficial de máquinas chefe de quarto será o responsável pela inspecção, funcionamento e verificação, consoante as necessidades, de todas as máquinas e equipamento a seu cargo. O oficial de máquinas chefe de quarto é o representante do chefe de máquinas e a sua principal responsabilidade será, em qualquer altura, a de zelar para que as máquinas das quais depende a segurança do navio funcionem de modo seguro e eficaz e tenham a manutenção conveniente.

c) O chefe de máquinas, em consulta com o comandante, deverá determinar previamente as necessidades da viagem prevista, tendo em consideração as exigências relativas a combustível, água, lubrificantes, produtos químicos, materiais de consumo e sobresselentes, ferramentas, apetrechos e tudo o mais que seja necessário.

5 - Condução:

a) O oficial de máquinas chefe de quarto deverá assegurar que se cumpram as normas estabelecidas para os quartos. Sob a sua direcção geral, os marítimos da mestrança e marinhagem de máquinas, no caso de fazerem parte do quarto, serão chamados a participar na condução segura e eficiente da instalação propulsora e do equipamento auxiliar.

b) No início do quarto de máquinas deverão ser verificados os parâmetros operacionais correntes e o estado de todas as máquinas. Dever-se-á assinalar qualquer máquina que não esteja a funcionar correctamente, que se espera venha a funcionar mal ou que exija uma assistência especial, devendo igualmente ser anotadas as medidas já tomadas. Dever-se-á prever a adopção de outras medidas que venham a ser necessárias.

c) O oficial de máquinas chefe de quarto deverá assegurar que a instalação propulsora principal e os sistemas auxiliares sejam mantidos sob uma vigilância constante, que, a intervalos adequados, se realizem inspecções nos compartimentos onde existem máquinas e

no compartimento da máquina do leme e que se tomem as medidas adequadas para resolver qualquer deficiência de funcionamento que se detecte.

d) Quando os compartimentos onde existem máquinas estiverem sob condução atendida, o oficial de máquinas chefe de quarto deverá estar preparado, em qualquer altura, para manobrar as máquinas propulsoras em resposta a eventuais necessidades de mudança de direcção ou de velocidade. Quando aqueles compartimentos estiverem sob condução semi-atendida, o oficial de máquinas chefe de quarto, de serviço, deverá estar sempre disponível e pronto a prestar assistência aos referidos compartimentos.

e) Todas as ordens da ponte deverão ser imediatamente cumpridas. Deverão ser registadas as mudanças de direcção ou de velocidade das máquinas propulsoras principais, excepto nos navios em que a administração considere não ser possível tal registo devido às suas dimensões ou características. O oficial de máquinas chefe de quarto deverá garantir que, em caso de manobra manual, os comandos das máquinas propulsoras principais estejam sob vigilância contínua, quer em situações de atenção (standby), quer em situações de manobra.

f) Ao oficial de máquinas chefe de quarto não deverão ser atribuídas, nem ele deverá assumir, quaisquer tarefas susceptíveis de interferir com as suas funções de supervisão das máquinas propulsoras principais e seu equipamento auxiliar, devendo garantir que as máquinas propulsoras principais e equipamento auxiliar estejam sob constante vigilância até ser devidamente substituído.

g) Deverá prestar-se a devida atenção à manutenção e assistência a todas as máquinas, incluindo os sistemas mecânicos, eléctricos, hidráulicos e pneumáticos, os seus dispositivos de controle e correspondente equipamento de segurança, as máquinas dos sistemas de apoio aos alojamentos e o registo da utilização do material de consumo e das peças sobresselentes.

h) O chefe de máquinas deverá garantir que o oficial de máquinas chefe de quarto seja informado de todas as operações de manutenção preventiva, de controle de avarias ou de reparação a efectuar durante o quarto. O oficial de máquinas chefe de quarto será responsável pelo isolamento, a derivação (by-passing) e o ajustamento de todas as máquinas a seu cargo nas quais haja necessidade de efectuar trabalho, devendo registar todo o trabalho realizado.

i) Antes de terminar o serviço, o oficial de máquinas chefe de quarto deverá assegurar-se de que foram convenientemente registados todos os factos relacionados com as máquinas principais e auxiliares.

j) A fim de evitar qualquer perigo para a segurança do navio e da sua tripulação, o oficial de máquinas chefe de quarto deverá informar imediatamente a ponte, em caso de incêndio, das medidas imediatas que se vão tomar nos compartimentos onde existem máquinas e que possam causar uma redução na velocidade do navio, de qualquer falha iminente na máquina do leme, da paragem do sistema propulsor do navio ou de qualquer anomalia na produção de energia eléctrica ou de quaisquer riscos semelhantes para a segurança. Sempre que possível, a informação deverá ser dada antes de se verificarem quaisquer alterações da situação, de modo a permitir que a ponte possa, com o máximo de tempo disponível, tomar todas as medidas possíveis para evitar a eventualidade de um sinistro marítimo.

k) Quando a casa da máquina for colocada em situação de atenção, o oficial de máquinas chefe de quarto deverá assegurar que todas as máquinas e equipamento que possam ser utilizados nas manobras estejam prontos para as realizar de imediato e que exista reserva suficiente de energia para a máquina do leme e para outras necessidades.

6 - Requisitos aplicáveis ao quarto:

a) Qualquer membro do quarto deverá estar familiarizado com as funções de quarto que lhe tenham sido atribuídas. Para além destas, no que se refere ao navio em que se encontra, cada membro do quarto deverá possuir:

i) Conhecimento do uso dos sistemas adequados de comunicação interna;

ii) Conhecimento das saídas de emergência dos compartimentos onde existem máquinas;

iii) Conhecimento dos sistemas de alarme da casa da máquina e aptidão para distinguir entre os vários alarmes, em especial o de CO(índice 2);

iv) Conhecimento da localização e modo de utilizar o equipamento de combate a incêndios nos compartimentos onde existem máquinas.

b) A composição de um quarto a navegar deverá, em qualquer altura, ser adequada para garantir que todas as máquinas afectas à condução do navio funcionem de um modo seguro, quer sob comando manual, quer sob comando automático, e ser apropriada às circunstâncias e condições existentes. Para este efeito deverão, designadamente, ser tomados em consideração os seguintes aspectos:

i) Supervisão adequada, a todo o momento, das máquinas afectas à condução segura do navio;

ii) Estado e grau de confiança do equipamento de propulsão e governo comandado à distância e dos comandos respectivos, localização dos comandos e procedimentos a seguir para colocar esse equipamento sob controle manual em caso de avaria ou de emergência;

iii) Localização e funcionamento dos dispositivos e aparelhos fixos de detecção, extinção e limitação de incêndios;

iv) Utilização e estado de funcionamento do equipamento auxiliar, de reserva e de emergência afecto à segurança da navegação e às manobras de atracação ou de entrada em doca seca do navio;

v) Medidas e procedimentos necessários para manter as instalações de máquinas em condições que garantam a eficiência do seu funcionamento em qualquer das condições operacionais do navio;

vi) Quaisquer outras exigências para o serviço de quartos que possam resultar de circunstâncias operacionais especiais.

c) Num fundeadouro desabrigado, o chefe de máquinas devera consultar o comandante sobre a necessidade de manter ou não o serviço de quartos a navegar.

7 - Aptidão para o serviço de quartos:

O sistema de quartos deverá ser organizado de forma que a sua eficiência não seja prejudicada pelo cansaço. O chefe de máquinas deverá organizar o serviço de modo que o pessoal do primeiro quarto no início de uma viagem e o dos quartos seguintes esteja suficientemente repousado e, além disso, em perfeitas condições para o serviço.

8 - Protecção do meio ambiente marítimo:

Todos os oficiais de máquinas e marítimos da mestrança e marinhagem de máquinas deverão estar conscientes das graves consequências da poluição operacional ou acidental do meio ambiente marítimo e deverão tornar todas as precauções possíveis para a evitar, particularmente no âmbito dos regulamentos internacionais e portuários pertinentes.

Regra III-2

Requisitos mínimos obrigatórios para a certificação de chefes de máquinas e de segundos-oficiais de máquinas de navios cuja máquina principal tenha uma potência propulsora igual ou superior a 3000 kW.

1 - Qualquer chefe de máquinas e segundo-oficial de máquinas de um navio de mar cuja maquina principal tenha uma potência propulsora igual ou superior a 3000 kW deverá possuir um certificado adequado.

2 - Qualquer candidato à obtenção do certificado deverá:

a) Comprovar a sua aptidão física perante a administração, incluindo a sua acuidade visual e auditiva;

b) Satisfazer os requisitos para a certificação de oficial de máquinas chefe de quarto e:

i) Para o certificado de segundo-oficial de máquinas, ter exercido as funções de praticante de máquinas ou de oficial de máquinas durante um período de embarque aprovado não inferior a 12 meses;

ii) Para o certificado de chefe de máquinas, ter exercido funções durante um período de embarque aprovado não inferior a 36 meses, dos quais, pelo menos, 12 meses como oficial de máquinas exercendo um cargo de responsabilidade, tendo já as qualificações exigidas para exercer funções de segundo-oficial de máquinas;

c) Ter frequentado um curso prático aprovado de combate a incêndios;

d) Ter efectuado com aprovação o exame adequado exigido pela administração.

Esse exame deverá incluir as matérias constantes do apêndice a esta regra, a não ser que a administração altere estes requisitos de exame para os oficiais de navios com potência propulsora limitada afectos a viagens costeiras da forma que considerar necessária, tendo em

atenção as consequências na segurança de todos os navios que possam operar nas mesmas águas.

3 - A formação para aquisição dos conhecimentos teóricos e da experiência prática necessários deverá basear-se nos regulamentos e recomendações internacionais pertinentes.

4 - O nível dos conhecimentos exigido nos termos dos diferentes parágrafos do apêndice poderá variar consoante o certificado for emitido a nível de chefe de máquinas ou de segundo-oficial de máquinas.

Apêndice à regra III-2
Conhecimentos mínimos obrigatórios para a certificação de chefes de máquinas e de segundos-oficiais de máquinas de navios cuja máquina principal tenha uma potência propulsora igual ou superior a 3000 kW.

1 - O programa a seguir indicado foi estabelecido para efeitos de exame dos candidatos à obtenção de certificados de chefe de máquinas e de segundo-oficial de máquinas de navios cuja máquina principal tenha uma potência propulsora igual ou superior a 3000 kW. Tendo em atenção que o segundo-oficial de máquinas deverá estar apto para assumir, em qualquer altura, as responsabilidades de chefe de máquinas, o exame nestas matérias deverá ser concebido com o objectivo de verificar a aptidão dos candidatos para apreender todas as informações disponíveis com interesse para o funcionamento seguro das máquinas do navio.

2 - No que respeita à alínea a) do parágrafo 4 a seguir indicado, a administração poderá dispensar a exigência de conhecimentos sobre determinados tipos de máquinas propulsoras que não sejam instalações de máquinas para as quais seja válido o certificado a conceder. Um certificado concedido nestes termos não será válido para nenhum dos tipos de instalações de máquinas objecto desta dispensa até que o oficial de máquinas demonstre a sua competência nesses domínios da forma que a administração considerar satisfatória. Qualquer destas limitações deverá ser averbada no certificado.

3 - Qualquer candidato deverá possuir conhecimentos teóricos sobre as seguintes matérias:

a) Termodinâmica e transmissão de calor;

b) Mecânica e hidromecânica;

c) Princípios de funcionamento das instalações propulsoras (motores diesel, turbinas a vapor e a gás) e de refrigeração do navio;

d) Propriedades físicas e químicas dos combustíveis e lubrificantes;

e) Tecnologia dos materiais;

f) Características químicas e físicas dos incêndios e dos agentes extintores;

g) Electrotecnologia marítima e equipamento electrónico e eléctrico;

h) Princípios fundamentais da automatização, da instrumentação e dos sistemas de controle;

i) Arquitectura naval e construção de navios, incluindo a limitação de avarias.

4 - Qualquer candidato deverá possuir conhecimentos práticos adequados, pelo menos, nas seguintes matérias:

a) Funcionamento e manutenção de:

i) Máquinas marítimas a diesel;

ii) Instalações marítimas de propulsão a vapor;

iii) Turbinas marítimas a gás;

b) Funcionamento e manutenção das máquinas auxiliares, incluindo os sistemas de bombagem e de encanamentos, a instalação da caldeira auxiliar e os sistemas da máquina do leme;

c) Funcionamento, verificação e manutenção do equipamento eléctrico e de controle;

d) Funcionamento e manutenção do equipamento de movimentação de cargas e da maquinaria do convés;

e) Detecção das deficiências de funcionamento das máquinas, localização dessas deficiências e prevenção de avarias;

f) Organização dos procedimentos de segurança a adoptar na manutenção e nas reparações;

g) Métodos e ajudas para a prevenção, detecção e extinção de incêndios;

h) Métodos e ajudas para a prevenção da poluição do meio ambiente pelos navios;

i) Normas a observar a fim de evitar a poluição do meio ambiente marítimo;

j) Consequências da poluição marítima no meio ambiente;

k) Primeiros socorros relativos aos tipos de lesões que se possam verificar nos compartimentos onde existem máquinas e utilização do equipamento de primeiros socorros;

l) Funções e utilização dos meios de salvação;

m) Métodos de limitação de avarias;

n) Regras de segurança no trabalho.

5 - Qualquer candidato deverá possuir conhecimentos do direito marítimo internacional constante de acordos e convenções internacionais na medida em que estes afectem as obrigações e responsabilidades específicas do pessoal da secção de máquinas, em particular os que respeitam à segurança e protecção do meio ambiente marítimo. O nível de conhecimentos da legislação marítima é deixado ao critério da administração, mas deverá incluir as disposições adoptadas no âmbito nacional com vista à implementação dos acordos e convenções internacionais.

6 - Qualquer candidato deverá possuir conhecimentos de gestão, organização e formação do pessoal a bordo dos navios.

Regra III-3
Requisitos mínimos obrigatórios para a certificação de chefes de máquinas e de segundos-oficiais de máquinas de navios cuja máquina principal tenha uma potência propulsora de 750 kW a 3000 kW.

1 - Qualquer chefe de máquinas e segundo-oficial de máquinas de um navio de mar cuja máquina principal tenha uma potência propulsora de 750 kW a 3000 kW deverá possuir um certificado adequado.

2 - Qualquer candidato à obtenção de um certificado deverá:

a) Comprovar a sua aptidão física perante a administração, incluindo a sua acuidade visual e auditiva;

b) Satisfazer as condições para a certificação de oficial de máquinas chefe de quarto e:

i) Para o certificado de segundo-oficial de máquinas, ter exercido as funções de praticante de máquinas ou de oficial de máquinas durante um período de embarque aprovado não inferior a 12 meses;

ii) Para o certificado de chefe de máquinas, ter exercido funções durante um período de embarque aprovado não inferior a 24 meses, dos quais, pelo menos, 12 meses tendo já as qualificações exigidas para exercer funções de segundo-oficial de máquinas;

c) Ter frequentado um curso prático aprovado de combate a incêndios;

d) Ter efectuado com aprovação o exame adequando exigido pela administração. Esse exame deverá incluir as matérias constantes do apêndice a esta regra, a não ser que a administração altere esses requisitos de exame e os períodos de embarque para os oficiais de navios afectos a viagens costeiras, tendo em atenção os tipos de comandos automáticos e à distância que estejam instalados nesses navios e as consequências na segurança de todos os navios que possam operar nas mesmas águas.

3 - A formação para aquisição dos conhecimentos teóricos e da experiência prática necessários deverá basear-se nos regulamentos e recomendações internacionais pertinentes.

4 - O nível dos conhecimentos exigidos nos termos dos diferentes parágrafos do apêndice poderá variar consoante o certificado for emitido a nível de chefe de máquinas ou de segundo-oficial de máquinas.

5 - Qualquer oficial de máquinas qualificado para exercer funções de segundo-oficial de máquinas de navios cuja máquina principal tenha uma potência propulsora igual ou superior a 3000 kW poderá exercer funções de chefe de máquinas em navios cuja máquina principal tenha uma potência propulsora inferior a 3000 kW, desde que tenha exercido funções como oficial de máquinas num cargo de responsabilidade durante um período de embarque aprovado não inferior a 12 meses.

Apêndice à regra III-3
Conhecimentos mínimos obrigatórios para a certificação de chefes de máquinas e de segundos-oficiais de máquinas de navios cuja máquina principal tenha uma potência propulsora de 750 kW a 3000 kW.

1 - O programa a seguir indicado foi estabelecido para efeitos de exame dos candidatos à obtenção de certificados de chefe de máquinas e de segundo-oficial de máquinas de navios cuja máquina principal tenha uma potência propulsora de 750 kW a 3000 kW. Tendo em atenção que o segundo-oficial de máquinas deverá estar apto para assumir, em qualquer altura, as responsabilidades de chefe de máquinas, o exame nestas matérias deverá ser concebido com o objectivo de verificar a aptidão dos candidatos para apreender todas as informações disponíveis com interesse para o funcionamento seguro das máquinas do navio.

2 - No que respeita aos parágrafos 3, d), e 4, a), a seguir indicados, a administração poderá dispensar a exigência de conhecimentos sobre determinados tipos de máquinas propulsoras que não sejam as instalações de máquinas para as quais seja válido o certificado a conceder. Um certificado concedido nestes termos não será válido para nenhum dos tipos de instalações de máquinas objecto desta dispensa até que o oficial de máquinas demonstre a sua competência nesses domínios da forma que a administração considere satisfatória. Qualquer destas limitações deverá ser averbada no certificado.

3 - Qualquer candidato deverá possuir conhecimentos teóricos elementares suficientes para compreender os princípios básicos das seguintes matérias:

a) Processos de combustão;

b) Transmissão de calor;

c) Mecânica e hidromecânica;

d):

i) Máquinas marítimas a diesel;

ii) Instalações marítimas de propulsão a vapor;

iii) Turbinas marítimas a gás;

e) Sistemas da máquina do leme;

f) Propriedades dos combustíveis e lubrificantes;

g) Propriedades dos materiais;

h) Agentes extintores de incêndios;

i) Equipamento eléctrico marítimo;

j) Sistemas de automatização, de instrumentação e de controle;

k) Construção de navios, incluindo a limitação de avarias;

l) Sistemas auxiliares.

4 - Qualquer candidato deverá possuir conhecimentos adequados, pelo menos, nas seguintes matérias:

a) Funcionamento e manutenção de:

i) Máquinas marítimas a diesel;

ii) Instalações marítimas de propulsão a vapor;

iii) Turbinas marítimas a gás;

b) Funcionamento e manutenção dos sistemas de máquinas auxiliares, incluindo os sistemas da máquina do leme;

c) Funcionamento, verificação e manutenção do equipamento eléctrico e de controle;

d) Funcionamento e manutenção do equipamento de movimentação de cargas e da maquinaria do convés;

e) Detecção das deficiências de funcionamento das máquinas, localização dessas deficiências e prevenção de avarias;

f) Organização dos procedimentos de segurança a adoptar na manutenção e nas reparações;

g) Métodos e ajudas para a prevenção, detecção e extinção de incêndios;

h) Normas a observar a fim de evitar a poluição do meio ambiente marítimo e métodos e ajudas para a sua prevenção;

i) Primeiros socorros relativos a tipos de lesões que se possam verificar nos compartimentos onde existam máquinas e utilização do equipamento de primeiros socorros;

j) Funções e utilização dos meios de salvação;

k) Métodos de limitação de avarias, com especial referência para as medidas a tomar em caso de alagamento da casa da máquina;

l) Regras de segurança no trabalho.

5 - Qualquer candidato deverá possuir conhecimentos do direito marítimo internacional constante de acordos e convenções internacionais, na medida em que estes afectem as obrigações e responsabilidades específicas do pessoal da secção de máquinas, em particular as que respeitam à segurança e protecção do meio ambiente marítimo. O nível de conhecimentos da legislação marítima nacional é deixado ao critério da administração, mas deverá incluir as disposições adoptadas no âmbito nacional com vista à implementação dos acordos e convenções internacionais.

6 - Qualquer candidato deverá possuir conhecimentos de gestão, organização e formação do pessoal a bordo dos navios.

Regra III-4
Requisitos mínimos obrigatórios para a certificação de oficiais de máquinas chefes de quarto numa casa da máquina em condição convencional ou de oficiais de máquinas de serviço numa casa da máquina em condução semiatendida.

1 - Qualquer oficial de máquinas chefe de quarto numa casa da máquina em condução convencional ou qualquer oficial de máquinas de serviço numa casa da máquina em condução semiatendida, a bordo de um navio de mar cuja máquina principal tenha uma potência propulsora igual ou superior a 750 kW, deverá possuir um certificado adequado.

2 - Qualquer candidato à obtenção do certificado deverá:

a) Ter, pelo menos, 18 anos de idade;

b) Comprovar a sua aptidão física perante a administração, incluindo a sua acuidade visual e auditiva;

c) Ter, pelo menos, 3 anos de ensino ou formação aprovados específicos das funções de oficial de máquinas da marinha mercante;

d) Ter efectuado um período de embarque adequado, que poderá estar incluído dentro do período de 3 anos referido na alínea c);

e) Demonstrar à administração que possui os conhecimentos teóricos e práticos de condução e manutenção de máquinas marítimas adequados às funções de oficial de máquinas;

f) Ter frequentado um curso prático aprovado de combate a incêndios;

g) Possuir conhecimentos das regras de segurança no trabalho. A administração poderá alterar os requisitos das alíneas c) e d) para os oficiais de máquinas de navios cuja máquina principal tenha uma potência propulsora inferior a 3000 kW afectos a viagens costeiras, tendo em atenção as consequências na segurança de todos os navios que possam operar nas mesmas águas.

3 - Qualquer candidato deverá possuir conhecimentos do funcionamento e manutenção das máquinas principais e auxiliares, bem como das normas regulamentares pertinentes e, pelo menos, nos seguintes pontos concretos:

a) Tarefas de rotina do quarto:

i) Procedimentos relativos à rendição e aceitação do quarto;

ii) Funções de rotina a cumprir durante o quarto;

iii) Registo de dados no diário da máquina e compreensão da respectiva leitura;

iv) Procedimentos relativos à entrega do quarto;

b) Máquinas principais e auxiliares:

i) Colaboração na preparação das máquinas principais e auxiliares para o arranque;

ii) Funcionamento das caldeiras a vapor, incluindo o sistema de combustão;

iii) Métodos de verificação do nível da água nas caldeiras a vapor e medidas necessárias caso esse nível seja anormal;

iv) Localização das deficiências mais vulgares das máquinas e instalações na casa da máquina e na casa das caldeiras e medidas necessárias para evitar avarias;

c) Sistemas de bombagem:

i) Operações de bombagem de rotina;

ii) Funcionamento dos sistemas de esgoto das cavernas e de bombagem do lastro e da carga;

d) Geradores:

Preparação, arranque, acoplamento e permuta dos alternadores ou dos geradores;

e) Procedimentos de segurança e emergência:

i) Precauções de segurança a observar durante o quarto e acções imediatas a tomar em caso de incêndio ou acidente, com especial incidência nos circuitos de hidrocarbonetos;

ii) Isolamento seguro das instalações e equipamento eléctrico e de outro tipo antes de se autorizar que o pessoal trabalhe nessas mesmas instalações e equipamento;

f) Prevenção da poluição:

Precauções a tomar a fim de evitar a poluição do meio ambiente por hidrocarbonetos, resíduos de cargas, águas de esgoto, fumos ou outros poluentes. Utilização do equipamento para a prevenção da poluição, incluindo os separadores da água dos hidrocarbonetos, os sistemas de tanques de decantação e as instalações de esgotos;

g) Primeiros socorros:

Noções básicas de primeiros socorros relativos aos tipos de lesões que se possam verificar nos compartimentos onde existam máquinas.

4 - Quando da instalação de máquinas de um navio não façam parte caldeiras a vapor, a administração poderá dispensar a exigência dos conhecimentos constantes das subalíneas ii) e iii) da alínea b) do parágrafo 3. Um certificado concedido nestes termos não será válido para o exercício de funções em navios em que as caldeiras a vapor façam parte das respectivas instalações de máquinas até que o oficial de máquinas demonstre a sua competência nas matérias que foram dispensadas da forma que a administração considerar satisfatória. Qualquer destas limitações deverá ser averbada no certificado.

5 - A formação para aquisição dos conhecimentos teóricos e da experiência prática necessários deverá basear-se nos regulamentos e recomendações internacionais pertinentes.

Regra III-5
Requisitos mínimos obrigatórios para garantir a manutenção da competência e a actualização de conhecimentos dos oficiais de máquinas.

1 - Qualquer oficial de máquinas titular de um certificado que esteja a exercer funções no mar ou tencione voltar a embarcar depois de um período de permanência em terra deverá, a fim de poder continuar a exercer no mar as funções correspondentes ao seu certificado, comprovar perante a administração, a intervalos regulares não superiores a 5 anos, as seguintes condições:

a) Aptidão física, incluindo a sua acuidade visual e auditiva; e

b) Competência profissional:

i) Por ter efectuado um período de serviço aprovado, exercendo funções de oficial de máquinas, durante, pelo menos, 1 ano no decorrer dos últimos 5 anos; ou

ii) Por ter desempenhado as funções correspondentes àquelas para que habilita o certificado de que é titular que sejam consideradas, pelo menos, como equivalentes ao período de embarque previsto no parágrafo 1, b), i); ou

iii) Por um dós seguintes meios:

Ter passado num teste aprovado; ou

Ter completado, com aproveitamento, um curso ou cursos aprovados; ou

Ter completado, como oficial de máquinas extralotação ou numa função inferior à indicada no seu certificado, um período de embarque aprovado não inferior a 3 meses imediatamente antes de assumir o cargo para que habilita o certificado de que é titular.

2 - O curso ou cursos referidos no parágrafo 1, b), iii), deverão incluir, em particular, as alterações introduzidas aos regulamentos e recomendações internacionais pertinentes respeitantes à salvaguarda da vida humana no mar e à protecção do meio ambiente marítimo.

3 - A administração deverá assegurar que os textos das alterações que forem sendo introduzidas nos regulamentos internacionais respeitantes à salvaguarda da vida humana no mar e à protecção do meio ambiente marítimo se encontrem a bordo dos navios sob a sua jurisdição.

Regra III-6
Requisitos mínimos obrigatórios para os marítimos da mestrança e marinhagem que fazem parte dos quartos na casa da máquina.

1 - Os requisitos mínimos para os marítimos da mestrança e marinhagem que fazem parte dos quartos na casa da máquina serão os constantes do parágrafo 2. Estes requisitos não se aplicam:

a) A um marítimo da mestrança e marinhagem designado para auxiliar o oficial de máquinas chefe de quarto (ver nota *);

b) A um marítimo da mestrança e marinhagem que esteja em fase de formação;

c) A um marítimo da mestrança e marinhagem cujas funções, quando esteja de quarto, não tenham carácter especializado.

(nota *) Ver a Resolução n.º 9 «Recomendação sobre os Requisitos Mínimos para Um Marítimo da Mestrança e Marinhagem Designado para Auxiliar o Oficial de Máquinas Chefe de Quarto» adoptada pela Conferência Internacional sobre Formação e Certificação de Marítimos, 1978.

2 - Qualquer marítimo da mestrança e marinhagem que faça parte dos quartos na casa da máquina deverá:

a) Ter, pelo menos, 16 anos de idade;

b) Comprovar a sua aptidão física perante a administração, incluindo a sua acuidade visual e auditiva;

c) Demonstrar perante a administração que possui:

i) Experiência ou formação de combate a incêndios, primeiros socorros básicos, técnicas de sobrevivência, riscos para a saúde e segurança pessoal;

ii) Aptidão para compreender as ordens e para se fazer entender em tudo quanto se relacione com as suas funções;

d) Demonstrar perante a administração que possui:

i) Experiência adquirida em terra e relacionada com as suas funções a bordo, complementada por um período adequado de embarque exigido pela administração; ou

ii) Formação especial adquirida em terra ou a bordo de um navio que inclua um período adequado de embarque exigido pela administração; ou

iii) Um período de embarque aprovado não inferior a 6 meses.

3 - Qualquer destes marítimos deverá possuir conhecimentos relativos a: a) Procedimentos específicos dos quartos na casa da máquina e aptidão para efectuar as tarefas de rotina do quarto, próprias das suas funções;

b) Regras de segurança no trabalho relacionadas com as operações da casa da máquina;

c) Terminologia utilizada nos compartimentos onde existem máquinas e nomenclatura própria das máquinas e do equipamento relacionado com as suas funções;

d) Procedimentos básicos de protecção do meio ambiente.

4 - Qualquer marítimo da mestrança e marinhagem que deva efectuar quartos na casa das caldeiras deverá possuir conhecimentos do funcionamento das caldeiras em condições de segurança e a aptidão necessária para manter a água e as pressões de vapor nos níveis correctos.

5 - Qualquer marítimo da mestrança e marinhagem que faça parte dos quartos na casa da máquina deverá estar familiarizado com as funções do serviço de quartos que vai exercer nos compartimentos onde existem máquinas, no navio em que vai embarcar. Em particular, no que se refere a esse navio, aqueles marítimos deverão possuir:

a) Conhecimento do uso dos sistemas apropriados de comunicação interna;

b) Conhecimento das saídas de emergência dos compartimentos onde existem máquinas;

c) Conhecimento dos sistemas de alarme da casa da máquina e aptidão para distinguir entre os vários alarmes, em especial os alarmes a gás de extinção de incêndios;

d) Conhecimento da localização e modo de utilizar o equipamento de combate a incêndios existentes nos compartimentos onde existem máquinas.

6 - A administração poderá considerar que um marítimo satisfaz às exigências desta regra no caso de ter exercido funções apropriadas na secção de máquinas durante um período não inferior a 1 ano dentro dos últimos 5 anos anteriores à entrada em vigor da Convenção para essa administração.

CAPÍTULO IV
Secção de radiocomunicações

Escuta radioeléctrica e manutenção do equipamento
Nota explicativa

As disposições obrigatórias relativas à escuta radioeléctrica constam do regulamento das radiocomunicações e as disposições relativas à escuta radioeléctrica e à manutenção do equipamento, para efeitos de segurança, estão consignadas na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar e no regulamento das radiocomunicações, tal como possam ter sido alterados e estejam em vigor. Chama-se igualmente a atenção para as resoluções pertinentes adoptadas pela Conferência Internacional sobre Formação e Certificação de Marítimos, 1978.

Regra IV-1
Requisitos mínimos obrigatórios para a certificação de oficiais radiotécnicos

1 - Qualquer oficial radiotécnico encarregado de dirigir ou de desempenhar as tarefas relativas ao serviço radioeléctrico a bordo de um navio deverá possuir um certificado ou certificados adequados, emitidos ou reconhecidos pela administração nos termos do disposto no regulamento das radiocomunicações, e ter realizado um estágio profissional adequado.

2 - O oficial radiotécnico deverá ainda:

a) Ter, pelo menos, 18 anos de idade;

b) Comprovar a sua aptidão física perante a administração, especialmente no que respeita à sua acuidade visual e auditiva e locução;

c) Satisfazer às exigências do apêndice a esta regra.

3 - Qualquer candidato à obtenção de um certificado deverá efectuar com aprovação um exame ou exames, conforme exigido pela administração respectiva.

4 - O nível dos conhecimentos exigidos para a emissão do certificado deverá ser o suficiente para que o oficial radiotécnico desempenhe as suas funções relativas ao serviço radioeléctrico com segurança e eficiência. Ao determinar o nível adequado de conhecimentos e a formação necessária para a aquisição destes conhecimentos e da aptidão prática a administração deverá tomar em consideração as exigências do regulamento das radiocomunicações e do apêndice a esta regra. As administrações deverão tomar igualmente em consideração as resoluções pertinentes adoptadas pela Conferência Internacional sobre Formação e Certificação de Marítimos, 1978, bem como as recomendações pertinentes da IMO.

Apêndice à regra IV-1
Conhecimentos mínimos complementares e requisitos de formação para oficiais radiotécnicos

Para além de satisfazerem aos requisitos para a emissão de um certificado em conformidade com o regulamento das radiocomunicações, os oficiais radiotécnicos deverão possuir

conhecimentos e formação, incluindo formação prática, nos seguintes domínios:

a) Serviços radioeléctricos em situações de emergência, incluindo:

i) Abandono do navio;

ii) Incêndio a bordo;

iii) Avaria parcial ou total da estação radioeléctrica;

b) Manobra de embarcações e jangadas salva-vidas, balsas e respectivo equipamento, especialmente no que respeita ao equipamento de radiocomunicações portátil e fixo das embarcações e jangadas salva-vidas e às radiobalizas para a localização de sinistros;

c) Sobrevivência no mar;

d) Primeiros socorros; e) Prevenção e combate a incêndios, especialmente no que respeita à instalação radioeléctrica;

f) Medidas preventivas para garantir a segurança do navio e das pessoas, no que respeita aos perigos relacionados com o equipamento de radiocomunicações, incluindo os perigos devidos à electricidade e às radiações e os de origem química e mecânica;

g) Utilização do Manual de Busca e Salvamento para os Navios Mercantes (MERSAR), da IMO, designadamente no que respeita às radiocomunicações;

h) Sistemas e métodos de indicação da posição dos navios;

i) Utilização do Código Internacional de Sinais e do Vocabulário Normalizado da Navegação Marítima, da IMO;

j) Sistemas e métodos de obtenção de serviços médicos por rádio.

Regra IV-2
Requisitos mínimos obrigatórios para garantir a manutenção da competência e a actualização de conhecimentos dos oficiais radiotécnicos.

1 - Qualquer oficial radiotécnico titular de um certificado ou certificados emitidos ou reconhecidos pela administração deverá, a

fim de poder continuar a exercer funções no mar, comprovar perante a administração as seguintes condições:

a) Aptidão física, especialmente no que respeita à sua acuidade visual e auditiva e locução, a intervalos regulares não superiores a 5 anos; e

b) Competência profissional:

i) Por ter efectuado um período de serviço aprovado na secção de radiocomunicações, exercendo funções de oficial radiotécnico, sem qualquer interrupção contínua superior a 5 anos;

ii) A seguir a essa interrupção, por ter passado num teste aprovado, ou por ter completado com aproveitamento um curso ou cursos de formação aprovados, no mar ou em terra, os quais deverão incluir matérias directamente relacionadas com a salvaguarda da vida humana no mar e com o equipamento moderno de radiocomunicações, podendo, ainda, incluir equipamento de radionavegação.

2 - Quando forem introduzidos novos métodos, equipamento ou práticas a bordo de navios autorizados a arvorar a sua bandeira, a administração poderá exigir que os oficiais radiotécnicos efectuem com aprovação um teste aprovado ou completem, com aproveitamento, um curso ou cursos de formação adequados, no mar ou em terra, que incidam especialmente sobre as funções de segurança.

3 - Qualquer oficial radiotécnico deverá, a fim de poder continuar a exercer funções no mar a bordo de determinados tipos de navios para os quais tenham sido acordadas, a nível internacional, exigências especiais em matéria de formação, efectuar, com aproveitamento, uma formação ou os exames adequados e aprovados, os quais deverão tomar em consideração os regulamentos e recomendações internacionais pertinentes.

4 - A administração deverá assegurar que os textos das alterações que forem sendo introduzidas nos regulamentos internacionais relacionados com as radiocomunicações e respeitantes à salvaguarda da vida humana no mar se encontrem a bordo dos navios sob a sua jurisdição.

5 - As administrações, ouvidas as entidades interessadas, são convidadas a formular ou promover a formulação de uma estrutura

de cursos de reciclagem e actualização, quer facultativos quer obrigatórios, conforme for aconselhável, no mar ou em terra, para oficiais radiotécnicos em exercício de funções no mar, especialmente para aqueles que retomam a sua actividade marítima. O curso ou cursos deverão incluir matérias directamente relacionadas com as funções relativas ao serviço radioeléctrico e ainda as alterações na tecnologia das radiocomunicações marítimas, bem como as introduzidas nos regulamentos e recomendações (ver nota *) internacionais pertinentes respeitantes à salvaguarda da vida humana no mar.

(nota *) Incluindo quaisquer recomendações da IMO relativas ao desenvolvimento do sistema de socorro marítimo.

Regra IV-3
Requisitos mínimos obrigatórios para a certificação de operadores radiotelefonistas

1 - Qualquer operador radiotelefonista encarregado de dirigir ou de desempenhar as tarefas relativas ao serviço radioeléctrico a bordo de um navio deverá possuir um certificado ou certificados adequados, emitidos ou reconhecidos pela administração, nos termos do disposto no regulamento das radiocomunicações.

2 - Além disso, o operador radiotelefonista de um navio no qual seja obrigatória a existência de uma estação radiotelefónica nos termos da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar deverá:

a) Ter, pelo menos, 18 anos de idade;

b) Comprovar a sua aptidão física perante a administração, especialmente no que respeita à sua acuidade visual e auditiva e locução;

c) Satisfazer às exigências do apêndice a esta regra.

3 - Qualquer candidato à obtenção de um certificado deverá efectuar com aprovação um exame ou exames, conforme exigido pela administração respectiva.

4 - O nível dos conhecimentos exigidos para a emissão do certificado deverá ser o suficiente para que o operador radiotelefonista desempenhe as suas funções relativas ao serviço radioeléctrico com segurança e eficiência. Ao determinar o nível adequado de

conhecimentos e a formação necessária para a aquisição desses conhecimentos e da aptidão prática a administração deverá tomar em consideração as exigências do regulamento das radiocomunicações e do apêndice a esta regra. As administrações deverão tomar igualmente em consideração as resoluções pertinentes adoptadas pela Conferência Internacional sobre Formação e Certificação de Marítimos, 1978, bem como as recomendações pertinentes da IMO.

Apêndice à regra IV-3
Conhecimentos mínimos complementares e requisitos de formação para operadores radiotelefonistas

Para além de satisfazerem aos requisitos para a emissão de um certificado em conformidade com o regulamento das radiocomunicações, os operadores radiotelefonistas deverão possuir conhecimentos e formação, incluindo formação prática, nos seguintes domínios:

a) Serviços radioeléctricos em situações de emergência, incluindo:

i) Abandono do navio;

ii) Incêndio a bordo;

iii) Avaria parcial ou total da estação radioeléctrica;

b) Manobra de embarcações e jangadas salva-vidas, balsas e respectivo equipamento, especialmente no que respeita ao equipamento de radiocomunicações portátil e fixo das embarcações e jangadas salva-vidas e às radiobalizas para a localização de sinistros;

c) Sobrevivência no mar;

d) Primeiros socorros;

e) Prevenção e combate a incêndios, especialmente no que respeita à instalação radioeléctrica;

f) Medidas preventivas para garantir a segurança do navio e das pessoas no que respeita aos perigos relacionados com o equipamento de radiocomunicações, incluindo os perigos devidos à electricidade e às radiações, e os de origem química e mecânica;

g) Utilização do Manual de Busca e Salvamento para os Navios Mercantes (MERSAR), da IMO, designadamente no que respeita às radiocomunicações;

h) Sistemas e métodos de indicação da posição do navio;

i) Utilização do Código Internacional de Sinais e do Vocabulário Normalizado da Navegação Marítima, da IMO;

j) Sistemas e métodos de obtenção de serviços médicos por rádio.

CAPÍTULO V
Requisitos especiais para os tripulantes de navios-tanques

Regra V-1
Requisitos mínimos obrigatórios para a formação e qualificação de comandantes, oficiais e marítimos da mestrança e marinhagem de petroleiros.

1 - Os oficiais e marítimos da mestrança e marinhagem que devam desempenhar funções e assumir responsabilidades específicas relacionadas com as cargas e equipamento respectivo a bordo de petroleiros e que não tenham exercido funções a bordo desses navios fazendo parte da sua tripulação deverão, antes de desempenharem aquelas funções, ter completado em terra um curso adequado de combate a incêndios; e

a) Ter efectuado um período de embarque adequado, sob supervisão, com vista à aquisição dos conhecimentos adequados das práticas operacionais de segurança; ou

b) Ter frequentado um curso aprovado de preparação para o serviço a bordo de petroleiros que inclua as precauções e os procedimentos básicos em matéria de segurança e de prevenção da poluição, a discriminação dos diferentes tipos de petroleiros, tipos de cargas, riscos que representam o equipamento utilizado para o seu manuseamento, sequência geral das operações e terminologia relativa aos petroleiros.

2 - Os comandantes, chefes de máquinas, imediatos e segundo-oficiais de máquinas, assim como todas as outras pessoas, para além destas, directamente responsáveis pela carga, descarga e precauções a tomar durante o transporte ou manuseamento das cargas, deverão, além de satisfazerem ao disposto no parágrafo 1:

a) Ter adquirido experiência adequada ao desempenho das suas funções a bordo de petroleiros; e

b) Ter completado um programa de formação especializado adequado às funções a desempenhar, incluindo segurança dos petroleiros, medidas e sistemas de protecção contra incêndios, prevenção e controle da poluição, práticas operacionais e obrigações decorrentes das leis e regulamentos aplicáveis.

3 - Durante os 2 anos que se seguirem à entrada em vigor da presente Convenção para uma Parte, poderá considerar-se que um marítimo satisfaz às exigências da alínea b) do parágrafo 2 se tiver exercido funções apropriadas a bordo de petroleiros durante um período não inferior a 1 ano dentro dos últimos 5 anos.

Regra V-2
Requisitos mínimos obrigatórios para a formação e qualificação de comandantes, oficiais e marítimos da mestrança e marinhagem de navios químicos.

1 - Os oficiais e marítimos da mestrança e marinhagem que devam desempenhar funções e assumir responsabilidades específicas relacionadas com as cargas e equipamento respectivo a bordo de navios químicos e que não tenham exercido funções a bordo desses navios fazendo parte da sua tripulação deverão, antes de desempenharem aquelas funções, ter completado em terra um curso adequado de combate a incêndios; e

a) Ter efectuado um período de embarque adequado, sob supervisão, com vista à aquisição dos conhecimentos adequados das práticas operacionais de segurança; ou

b) Ter frequentado um curso aprovado de preparação para o serviço a bordo de navios químicos que inclua as precauções e os procedimentos básicos em matéria de segurança e de prevenção da poluição, a discriminação dos diferentes tipos de navios químicos, tipos de cargas, riscos que representam e equipamento utilizado para o seu manuseamento, sequência geral das operações e terminologia relativa aos navios químicos.

2 - Os comandantes, chefes de máquinas, imediatos e segundos-oficiais de máquinas, assim como todas as outras pessoas, para além destas, directamente responsáveis pela carga, descarga e precauções a tomar durante o transporte ou manuseamento das cargas, deverão, além de satisfazerem ao disposto no parágrafo 1:

a) Ter adquirido experiência adequada ao desempenho das suas funções a bordo de navios químicos; e

b) Ter completado um programa de formação especializado adequado às funções a desempenhar, incluindo segurança dos navios químicos, medidas e sistemas de protecção contra incêndios, prevenção e controle da poluição, práticas operacionais e obrigações decorrentes das leis e regulamentos aplicáveis.

3 - Durante os 2 anos que se seguirem à entrada em vigor da presente Convenção para uma Parte, poderá considerar-se que um marítimo satisfaz às exigências da alínea b) do parágrafo 2 se tiver exercido funções apropriadas a bordo de navios químicos durante um período não inferior a 1 ano dentro dos últimos 5 anos.

Regra V-3
Requisitos mínimos obrigatórios para a formação e qualificação de comandantes, oficiais e marítimos da mestrança e marinhagem de navios de transporte de gás liquefeito.

1 - Os oficiais e marítimos da mestrança e marinhagem que devam desempenhar funções e assumir responsabilidades específicas relacionadas com as cargas e equipamento respectivo a bordo de navios de transporte de gás liquefeito e que não tenham exercido funções a bordo desses navios fazendo parte da sua tripulação deverão, antes de desempenharem aquelas funções, ter completado em terra um curso adequado de combate a incêndios; e

a) Ter efectuado um período de embarque adequado, sob supervisão, com vista à aquisição dos conhecimentos adequados das práticas operacionais de segurança; ou

b) Ter frequentado um curso aprovado de preparação para o serviço a bordo de navios de transporte de gás liquefeito que inclua as precauções e os procedimentos básicos em matéria de segurança e de prevenção da poluição, a discriminação dos diferentes tipos de navios de transporte de gás liquefeito, tipos de cargas, riscos que representam e equipamento utilizado para o seu manuseamento, sequência geral das operações e terminologia relativa aos navios de transporte de gás liquefeito.

2 - Os comandantes, chefes de máquinas, imediatos e segundos-oficiais de máquinas, assim como todas as outras pessoas, para além destas, directamente responsáveis pela carga, descarga e precauções

a tomar durante o transporte ou manuseamento das cargas, deverão, além de satisfazerem ao disposto no parágrafo 1:

a) Ter adquirido experiência adequada ao desempenho das suas funções a bordo de navios de transporte de gás liquefeito; e

b) Ter completado um programa de formação especializado adequado às funções a desempenhar, incluindo segurança dos navios de transporte de gás liquefeito, medidas e sistemas de protecção contra incêndios, prevenção e controle da poluição, práticas operacionais e obrigações decorrentes das leis regulamentos aplicáveis.

3 - Durante os 2 anos que se seguirem à entrada em vigor da presente Convenção para uma Parte, poderá considerar-se que um marítimo satisfaz às exigências da alínea b) do parágrafo 2 se tiver exercido funções apropriadas a bordo de navios de transporte de gás liquefeito, durante um período não inferior a 1 ano dentro dos últimos 5 anos.

CAPÍTULO VI
Aptidão para a condução de embarcações salva-vidas

Regra VI-1
Requisitos mínimos obrigatórios para a emissão de certificados de aptidão para a condução de embarcações salva-vidas.

Qualquer marítimo que pretenda obter um certificado de aptidão para a condução de embarcações salva-vidas deverá:

a) Ter, pelo menos, 17 anos e meio de idade;

b) Comprovar a sua aptidão física perante a administração;

c) Ter efectuado um período de embarque aprovado de, pelo menos, 12 meses, ou ter frequentado um curso de formação aprovado e possuir um período de embarque aprovado não inferior a 9 meses;

d) Demonstrar perante a administração, por meio de um exame ou de uma avaliação contínua efectuada durante um curso de formação aprovado, que possui os conhecimentos constantes do apêndice a esta regra;

e) Demonstrar perante a administração, por meio de um exame ou de uma avaliação contínua efectuada durante um curso de formação aprovado, que sabe:

i) Vestir correctamente um colete de salvação; saltar com segurança de uma certa altura para a água; subir da água para uma embarcação salva-vidas com o colete de salvação vestido;

ii) Endireitar uma jangada salva-vidas virada com o colete de salvação vestido;

iii) Interpretar as inscrições que figuram nas embarcações salva-vidas relativas ao número de pessoas que estão autorizadas a transportar;

iv) Dar as ordens correctas para arriar as embarcações salva-vidas e para embarcar nelas, bem como para as afastar do navio, as manobrar e para desembarcar delas;

v) Preparar e arriar com segurança as embarcações salva-vidas e afastá-las rapidamente do navio;

vi) Cuidar de pessoas feridas, quer durante, quer após o abandono do navio;

vii) Remar e governar, montar o mastro, içar as velas, conduzir uma embarcação à vela e governá-la pela agulha;

viii) Utilizar o equipamento de sinalização, incluindo o pirotécnico;

ix) Utilizar o equipamento de radiocomunicações portátil para embarcações salva-vidas.

Apêndice à regra VI-1
Conhecimentos mínimos obrigatórios para a emissão de certificados de aptidão para a condução de embarcações salva-vidas.

1 - Tipos de situações de emergência que se podem verificar, tais como abalroamentos, incêndio e afundamento.

2 - Princípios de sobrevivência, incluindo:

a) A importância da formação teórica e dos exercícios práticos;

b) A necessidade de estar preparado para qualquer situação de emergência;

c) As medidas a seguir em caso de chamada para ocupar os lugares nas embarcações salva-vidas;

d) As medidas a adoptar quando for necessário o abandono do navio;

e) As medidas a adoptar quando na água;

f) As medidas a adoptar quando a bordo de uma embarcação salva-vidas,

g) Os principais perigos para os sobreviventes.

3 - Funções especiais atribuídas a cada membro da tripulação tal como consta da lista de distribuição dos tripulantes pelos meios de salvação, incluindo as diferenças entre os sinais de chamada de toda a tripulação para as embarcações salva-vidas e os sinais de chamada para os postos de combate a incêndios.

4 - Tipos de meios de salvação que existem normalmente a bordo dos navios.

5 - Construção e equipamento das embarcações salva-vidas e elementos que as constituem.

6 - Características especiais e instalações das embarcações salva-vidas.

7 - Diferentes tipos de dispositivos usados para arriar as embarcações salva-vidas.

8 - Métodos para arriar uma embarcação salva-vidas com mar agitado.

9 - Medidas a seguir após o abandono do navio.

10 - Manobra de uma embarcação salva-vidas com mau tempo.

11 - Uso da boça, da âncora flutuante e do restante equipamento.

12 - Distribuição de víveres e da água a bordo das embarcações salva-vidas.

13 - Métodos de salvamento por helicóptero.

14 - Utilização do equipamento de primeiros socorros e das técnicas de reanimação.

15 - Dispositivos de radiocomunicações transportados a bordo de embarcações salva-vidas, incluindo as radiobalizas para a localização de sinistros.

16 - Efeitos da hipotermia e sua prevenção; utilização de cobertores e de vestuário de protecção.

17 - Métodos para arrancar e operar o motor de uma embarcação salva-vidas e seus acessórios e utilização dos extintores de incêndios existentes.

18 - Utilização das embarcações de emergência e das embarcações a motor para reunir as jangadas salva-vidas e proceder ao salvamento de sobreviventes e de pessoas que estejam na água.

19 - Forma de varar uma embarcação salva-vidas numa praia.