

Decreto n.º 40/92 de 2 de Outubro
Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974, sobre o Sistema Mundial de Socorro e Segurança Marítima

Nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 200.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo único. São aprovadas, para adesão, as emendas à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974, sobre o Sistema Mundial de Socorro e Segurança Marítima, aprovadas em 9 de Novembro de 1988, cuja versão autêntica em língua inglesa e a respectiva tradução para língua portuguesa seguem em anexo ao presente decreto.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 2 de Julho de 1992. - Aníbal António Cavaco Silva - Joaquim Fernando Nogueira - Duarte Ivo Cruz - Eduardo Eugénio Castro de Azevedo Soares.

Ratificado em 21 de Julho de 1992.

Publique-se.

O Presidente da República, MÁRIO SOARES.

Referendado em 25 de Julho de 1992.

O Primeiro-Ministro, Aníbal António Cavaco Silva.

RESOLUÇÃO N.º 1 DA CONFERÊNCIA DOS GOVERNOS
CONTRATANTES DA CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A
SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR, 1974, SOBRE O SISTEMA
MUNDIAL DE SOCORRO E DE SEGURANÇA MARÍTIMA, ADOPTADA EM
9 DE NOVEMBRO DE 1988.

Adopção das emendas à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, Relativas às Radiocomunicações para o sistema Mundial de Socorro e de Segurança Marítima.

A Conferência:

Notando as disposições do artigo VIII, c), da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974 (daqui em diante designada «a Convenção»), relativas ao procedimento de emenda à Convenção por uma Conferência dos Governos Contratantes;

Tendo examinado as emendas à Convenção relativas às radiocomunicações que foram propostas e difundidas pelos membros da Organização e todos os Governos Contratantes da Convenção:

1 - Adopta, em conformidade com as disposições do artigo VIII, c), ii), da Convenção, as emendas aos capítulos I, II-1, III, IV e V e ao apêndice à Convenção, cujos textos se encontram em anexo à presente resolução.

2 - Decide, em conformidade com as disposições do artigo VIII, c), iii), que as emendas serão consideradas aceites e entrarão em vigor de acordo com os seguintes procedimentos:

a) As emendas serão consideradas aceites em 1 de Fevereiro de 1990, a menos que, até esta data, um terço dos Governos Contratantes, ou dos Governos Contratantes cujas frotas mercantes em conjunto representem pelo menos 50% da tonelagem bruta da frota mercante mundial, notifiquem o Secretário-Geral da Organização que recusam as emendas;

b) As emendas que tenham sido consideradas aceites em conformidade com o parágrafo a) entrarão em vigor em 1 de Fevereiro de 1992, para todos os Governos Contratantes, excepto para os que tenham objectado de acordo com o parágrafo a) e que não tenham retirado tais objecções.

Anexo à Resolução n.º 1

Emendas à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, Relativas às Radiocomunicações para o Sistema Mundial de Socorro e de Segurança Marítima.

CAPÍTULO I Disposições gerais

PARTE B Vistorias e certificados

Regra 7 Vistorias a navios de passageiros

Na segunda frase dos parágrafos b), i), e b), ii), substituir as palavras «a instalação radioelétrica, as instalações radiotelegráficas das embarcações salva-vidas com motor, os equipamentos de radiocomunicações portáteis para embarcações e jangadas salva-vidas, os meios de salvação, as instalações de prevenção, detecção e extinção de incêndios, o radar, o sondador por eco, a girobússola, as escadas de piloto, as escadas mecânicas de piloto e outros equipamentos» pelas palavras «as instalações radioelétricas,

incluindo as que são utilizadas nos meios de salvação, os sistemas e as instalações de prevenção, de detecção e de combate a incêndios, os dispositivos de salvação, o equipamento de navegação do navio, as publicações náuticas, os meios de embarque de pilotos e outros equipamentos».

Regra 8

Vistorias aos meios de salvação e outro equipamento de navios de carga

Na primeira frase substituir as palavras «com excepção das instalações radiotelegráficas das embarcações salva-vidas com motor ou dos equipamentos portáteis de radiocomunicações das embarcações e jangadas salva-vidas, os meios de salvação, o sondador por eco, a girobússola, as instalações de extinção de incêndio dos navios de carga» pelas palavras «os dispositivos e meios de salvação (excepção feita às instalações radioeléctricas), o equipamento de navegação do navio e as instalações de prevenção, de detecção e de combate a incêndios, nos navios de carga de arqueação bruta igual ou superior a 500 t».

Na segunda frase, substituir as palavras «as escadas de pilotos, escadas mecânicas de pilotos» por «os meios de embarque de pilotos, publicações náuticas».

Regra 9

Substituir o título actual desta regra por «Vistorias às instalações radioeléctricas de navios de carga».

Substituir o texto actual por:

As instalações radioeléctricas de navios de carga, incluindo as que são utilizadas nos meios de salvação, a que se aplicam as prescrições dos capítulos III e IV, devem ser sujeitas a vistorias iniciais e subsequentes, como está previsto para os navios de passageiros na regra 7 do presente capítulo.

Regra 10

Vistoria do casco, da máquina e do equipamento de navios de carga

Substituir as palavras «um certificado de segurança da radiotelegrafia para navio de carga ou um certificado de segurança radiotelefónica para navio de carga» por «ou um certificado de segurança radioeléctrica para navio de carga».

Regra 12 Concessão de certificados

No parágrafo a), substituir o texto actual das alíneas iv) e v) por:

iv) Um certificado designado por certificado de segurança radioelétrica para navio de carga é passado a todo o navio de carga que satisfaça aos requisitos do capítulo IV e a outros requisitos pertinentes das presentes regras.

v) O certificado de segurança para navio de passageiros, o certificado de segurança do equipamento para navio de carga e o certificado de segurança radioelétrica para navio de carga referidos nas alíneas i), iii) e iv) devem ser suplementados com uma relação de equipamento adoptada pela Conferência dos Governos Contratantes da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, sobre o Sistema Mundial de Socorro e Segurança Marítima, 1988, pela Resolução n.º 2, tal como ela for emendada.

Na alínea vii) do parágrafo a), substituir as palavras «os certificados de segurança radiotelegráfica para navio de carga, os certificados de segurança radiotelefónica para navio de carga» por «os certificados de segurança radioelétrica para navio de carga».

Substituir o texto actual do parágrafo b) por:

b) Não obstante quaisquer outras disposições da presente Convenção, todo o certificado emitido de acordo e em conformidade com disposições da Convenção em vigor em 1 de Fevereiro de 1992 mantém a sua validade até à data da sua expiração.

Regra 14 Validade dos certificados

No parágrafo b), substituir as palavras «um certificado de segurança radiotelegráfica para navio de carga ou um certificado de segurança radiotelefónica para navio de carga» por «um certificado de segurança radioelétrica para navio de carga».

CAPÍTULO II-1 Construção-subdivisão e estabilidade, máquinas e instalações elétricas

PARTE D
Instalações eléctricas

Regra II-1/42

Fonte de energia eléctrica de emergência nos navios de passageiros

Substituir o texto actual do parágrafo 2.2 por:

2.2 - Durante trinta e seis horas:

.1 - As luzes de navegação e as outras luzes de sinalização referidas no Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar em vigor; e

.2 - Nos navios construídos em ou depois de 1 de Fevereiro de 1995 a instalação de radiocomunicações de ondas métricas (VHF) exigida pelas regras IV/7.1.1. e IV/7.1.2; e, se aplicável;

.2.1 - A instalação de radiocomunicações de ondas hectométricas (MF) exigida pelas regras IV/9.1.1, IV/9.1.2, IV/10.1.2 e IV/10.1.3;

.2.2 - A estação terrena de navio exigida pela regra IV/10.1.1; e

.2.3 - A instalação de radiocomunicações de ondas hectométricas/decamétricas (MF/HF) exigida pelas regras IV/10.2.1, IV/10.2.2 e IV/11.1.

No parágrafo 2.3.2 substituir o texto «as ajudas à navegação» por «o equipamento de navegação do navio».

Substituir o texto actual do parágrafo 4.1.1 pelo seguinte:

.1 - A iluminação exigida pelos parágrafos 2.1 e 2.2.1.

Regra 43

Fonte de energia eléctrica de emergência nos navios de carga

Substituir o texto actual do parágrafo 2.3 pelo seguinte:

2.3 - Durante dezoito horas:

.1 - As luzes de navegação e outras luzes de sinalização exigidas no Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar em vigor;

.2 - Nos navios construídos em ou depois de 1 de Fevereiro de 1995 a instalação de radiocomunicações de ondas métricas (VHF) exigida pelas regras IV/7.1.1. e IV/7.1.2; e, se aplicável;

.2.1 - A instalação radioelétrica de ondas hectométricas (MF) exigida pelas regras IV/9.1.1, IV/9.1.2, IV/10.1.2 e IV/10.1.3;

.2.2 - A estação terrena de navio referida pela regra IV/10.1.1; e

.2.3 - A instalação de radiocomunicações de ondas hectométricas/decamétricas (MF/HF) exigida pelas regras IV/10.2.1, IV/10.2.2 e IV/11.1.

No parágrafo 2.4.2 substituir o texto actual «as ajudas à navegação» por «o equipamento de navegação do navio».

No parágrafo 4.1 Substituir o texto actual «a iluminação exigida pelos parágrafos 2.1, 2.2 2.3» pelo seguinte: «A iluminação exigida pelos parágrafos 2.1, 2.2 e 2.3.1».

CAPÍTULO III Meios e dispositivos de salvação

Regra III/1 Aplicação

Substituir o texto actual dos parágrafos 5 e 6 por:

5 - Relativamente aos navios construídos antes de 1 de Julho de 1986, os requisitos das regras 8, 9, 10, 18, 21.3, 21.4, 25, 26.3, 27.2, 27.3, 30.2.7 e da regra 19, nas condições nesta estabelecidas, aplicar-se-ão.

6 - Para os navios construídos antes de 1 de Fevereiro de 1992, a regra 6.2 será aplicada não mais tarde do que 1 de Fevereiro de 1995.

Regra III/6 Comunicações

Substituir o texto actual do parágrafo 1 por:

1 - O parágrafo 2 aplica-se aos navios de passageiros e aos de carga de arqueação bruta igual ou superior a 300 t. Para os navios construídos antes de 1 de Fevereiro de 1992, o parágrafo 2 será

aplicado o mais tardar até 1 de Fevereiro de 1995. Todavia, os navios, com excepção dos navios de carga de arqueação bruta igual ou superior a 300 t mas inferior a 500 t que não satisfaçam aos requisitos do parágrafo 2, terão de satisfazer a todos os requisitos aplicáveis (ver nota 1) do capítulo III da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, em vigor antes de 1 de Fevereiro de 1992.

Substituir o texto actual do parágrafo 2 por:

2 - Meios de salvação de radiocomunicações:

2.1 - Radiotelefonos de ondas métricas (VHF):

2.1.1 - Todos os navios de passageiros e todos os navios de carga de arqueação bruta igual ou superior a 500 t devem dispor de, pelo menos, três radiotelefonos de ondas métricas (VHF). Os navios de carga de arqueação bruta igual ou superior a 300 t mas inferior a 500 t devem dispor de, pelo menos, dois radiotelefonos de ondas métricas (VHF). Estes radiotelefonos devem satisfazer às especificações de funcionamento que não sejam inferiores às adoptadas pela Organização (ver nota 2). Se um radiotelefone fixo de ondas métricas (VHF) está instalado numa embarcação ou jangada salva-vidas, deve satisfazer às especificações de funcionamento que não sejam inferiores às adoptadas pela Organização (ver nota 1).

2.1.2 - Os radiotelefonos de ondas métricas (VHF) instalados a bordo dos navios antes de 1 de Fevereiro de 1992 e que não satisfaçam plenamente às especificações de funcionamento adoptadas pela Organização podem ser aceites pela Administração até 1 de Fevereiro de 1999, desde que esta verifique que os mesmos são compatíveis com os radiotelefonos de ondas métricas (VHF) aprovados.

2.2 - Respondedor de radar de localização de sinistros:

Os navios de passageiros e os de carga de arqueação bruta igual ou superior a 500 t devem ter a cada bordo, pelo menos, um respondedor de radar. Os navios de carga de arqueação bruta igual ou superior a 300 t mas inferior a 500 t devem ter pelo menos um respondedor de radar. Estes respondedores de radar de localização de sinistros devem satisfazer às especificações de funcionamento que não sejam inferiores às adoptadas pela Organização (ver nota 3). Os respondedores de radar (ver nota 4) deverão ser acondicionados em locais tais que permitam ser colocados rapidamente em qualquer embarcação ou jangada salva-vidas diferente da ou das jangadas

referidas na regra 26.1.4. Em alternativa, um respondedor de radar deve ser instalado em cada embarcação ou jangada salva-vidas, excepto nas indicadas na regra 26.1.4.

Regra III/10

Tripulação das embarcações e das jangadas salva-vidas e supervisão

Suprimir o parágrafo 6 actual.

Renumerar os parágrafos 7 e 8 actuais, que passam a parágrafos 6 e 7, respectivamente.

Regra III/38

Requisitos gerais aplicáveis às jangadas salva-vidas

Suprimir o parágrafo 3.2 actual.

Renumerar o parágrafo 3.3 actual, que passará a 3.2.

Substituir o texto do parágrafo 5.1.14 actual por:

.14 - Um reflector radar eficaz, a menos que nas embarcações e jangadas salva-vidas esteja acondicionado um respondedor de radar de localização de sinistros.

Regra III/41

Requisitos gerais aplicáveis às embarcações salva-vidas

Substituir o texto actual do parágrafo 7.8 por:

7.8 - Toda a embarcação salva-vidas que disponha de um radiotelefone fixo de ondas métricas (VHF) cuja antena esteja instalada separadamente deve possuir um dispositivo que permita uma instalação e uma fixação eficazes da antena na sua posição de utilização.

Substituir o texto actual do parágrafo 8.30 por:

.30 - Um reflector de radar eficaz, a menos que na embarcação salva-vidas esteja acondicionado um respondedor de radar de localização de sinistros.

Regra III/42

Embarcações salva-vidas parcialmente cobertas

Substituir o texto actual do parágrafo 5 por:

5 - Se um radiotelefone fixo de ondas métricas (VHF) está montado na embarcação salva-vidas, o mesmo deve ser instalado numa cabina com espaço suficiente para o equipamento e o operador. Não é necessária uma cabina separada se a estrutura da embarcação salva-vidas dispõe de um espaço abrigado que satisfaça à Administração.

CAPÍTULO IV

Substituir o actual texto do capítulo IV pelo seguinte:

Radiocomunicações

PARTE A

Generalidades

Regra 1

Aplicação

1 - Este capítulo aplica-se a todos os navios aos quais as presentes regras digam respeito e aos navios de carga de arqueação bruta igual ou superior a 300 t.

2 - O presente capítulo não se aplica aos navios abrangidos pelas disposições das presentes regras, enquanto navegarem nas águas dos Grandes Lagos da América do Norte e nas suas águas tributárias e comunicantes até ao limite leste, constituído pela saída inferior da comporta de Saint-Lambert, em Montreal, na província do Quebeque, Canadá (ver nota 5).

3 - Para os fins do presente capítulo:

.1 - A expressão «navio construído» significa «todo o navio cuja quilha esteja assente ou cuja construção se encontre em fase equivalente»;

.2 - A expressão «fase equivalente de construção» indica a fase em que:

.2.1 - Começa uma construção identificável com um navio; e

.2.2 - A montagem de tal navio se tenha iniciado incluindo pelo menos 50 t ou 1% do peso estimado de todos os materiais da estrutura, se este último valor for inferior.

4 - Todos os navios devem satisfazer às regras 7.1.4 (NAVTEX) e 7.1.6 (EPIRB por satélite) o mais tardar até 1 de Agosto de 1993.

5 - Sujeito às disposições do parágrafo 4, a Administração deve assegurar-se de que todo o navio construído antes de 1 de Fevereiro de 1995:

.1 - Entre 1 de Fevereiro de 1992 e 1 de Fevereiro de 1999:

.1.1 - Satisfazer a todos os requisitos aplicáveis do presente capítulo; ou

.1.2 - Satisfaz a todos os requisitos aplicáveis do capítulo IV da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, em vigor antes de 1 de Fevereiro de 1992; e

.2 - Depois de 1 de Fevereiro de 1999, satisfaz a todos os requisitos aplicáveis do presente capítulo.

6 - Todo o navio construído em ou depois de 1 de Fevereiro de 1999 deve satisfazer a todos os requisitos aplicáveis do presente capítulo.

7 - Disposição alguma do presente capítulo pode impedir que um navio, um meio de salvação ou uma pessoa em perigo use qualquer meio ao seu dispor para chamar a atenção, indicar a sua posição e ser socorrido.

Regra 2 Termos e definições

1 - Para fins de aplicação do presente capítulo, as expressões seguintes têm o significado a seguir indicado:

.1 - «Comunicações ponte a ponte» designa as comunicações sobre segurança trocadas entre os locais donde os navios são normalmente governados;

.2 - «Escuta contínua» significa que a escuta de radiocomunicações em questão não deve ser interrompida a não ser durante os breves intervalos de tempo durante os quais a recepção do navio é prejudicada ou obstruída pelas suas próprias comunicações ou quando as instalações se encontram em manutenção ou verificação periódicas;

.3 - «Chamada selectiva digital (DSC digital selective call)» designa uma técnica que se baseia na utilização de códigos numéricos cuja aplicação permite a uma estação de radiocomunicações entrar em contacto com uma outra estação ou um grupo de estações e de lhes transmitir informações, satisfazendo às recomendações pertinentes da Comissão Consultiva Internacional das Radiocomunicações (CCIR);

4 - «Telegrafia de impressão directa» designa técnicas de telegrafia automática conforme as recomendações pertinentes da Comissão Consultiva Internacional das Radiocomunicações (CCIR);

.5 - «Radiocomunicações gerais» designa o tráfego relativo à exploração e à correspondência pública, excluindo o de socorro, de urgência e de segurança, encaminhado por meios radioeléctricos;

.6 - «INMARSAT» designa a organização criada por força da Convenção que levou à formação da Organização Internacional de Satélites Marítimos (INMARSAT), adoptada em 3 de Setembro de 1976;

.7 - «Serviço NAVTEX Internacional» designa o serviço de radiodifusão coordenada e de recepção automática em 518 kHz de informações de segurança marítima por meio de telegrafia de impressão directa de faixa estreita, em língua inglesa (ver nota 6);

.8 - «Localização» designa a determinação do local onde se encontram navios, aeronaves, unidades ou pessoas em perigo;

.9 - «Informação de segurança marítima» designa os avisos aos navegantes e meteorológicos, as previsões meteorológicas e outras mensagens urgentes relacionadas com a segurança que são radiodifundidas para os navios;

.10 - «Serviço de satélites de órbita polar» designa um serviço que se baseia na utilização de satélites de órbita polar, os quais recebem e retransmitem os alertas de socorro emitidos por radiobalizas de localização de sinistros por satélite (EPIRB por satélite) e que determinam a posição delas;

.11 - «Regulamento das Radiocomunicações» designa o Regulamento das Radiocomunicações anexo, ou considerado como anexo, à mais recente Convenção Internacional das Telecomunicações em vigor;

.12 - «Área marítima A1» designa uma área situada no interior da zona de cobertura radioeléctrica de, pelo menos, uma estação

costeira de ondas métricas (VGF) e na qual a função de alerta DSC está continuamente disponível, tal como for estabelecida por um Governo Contratante (ver nota 7).

.13 - «Área marítima A2» designa uma área, com exclusão da área marítima A1 situada no interior da zona de cobertura radioelétrica de, pelo menos, uma estação costeira funcionando em ondas hectométricas (MF) na qual a função de alerta DSC está continuamente disponível, tal como for estabelecida por um Governo Contratante;

.14 - «Área marítima A3» designa uma área, com exclusão das áreas marítimas A1 e A2, situada no interior da zona de cobertura de um satélite geoestacionário da INMARSAT, na qual a função de alerta está continuamente disponível;

.15 - «Área marítima A4» designa uma área situada fora das áreas marítimas A1, A2 e A3.

2 - Todas as outras expressões e abreviaturas utilizadas no presente capítulo e que são definidas no Regulamento das Radiocomunicações têm os significados dados pelo dito Regulamento.

Regra 3 Isenções

1 - Os Governos Contratantes consideram que é totalmente conveniente não se afastar dos requisitos do presente capítulo; todavia, a Administração pode conceder a título individual, a certos navios, isenções parciais ou condicionais dos requisitos das regras 7 a 11, desde que:

.1 - Tais navios obedeçam aos requisitos funcionais da regra 4; e

.2 - A Administração tenha tomado em consideração as consequências que tais isenções podem ter na eficácia geral do serviço e, por conseguinte, na segurança de todos os navios.

2 - Uma isenção somente pode ser concedida nos termos do parágrafo 1:

.1 - Se as condições que afectam a segurança são tais que a aplicação integral das regras 7 a 11 não é nem razoável nem necessária;

.2 - Em circunstâncias excepcionais, para uma única viagem fora da ou das áreas marítimas para as quais o navio está equipado; ou

.3 - Antes de 1 de Fevereiro de 1999, no caso de o navio ser retirado definitivamente do serviço num prazo de dois anos a contar de uma data prescrita na regra 1 para a aplicação de um requisito do presente capítulo.

3 - Cada administração deve submeter à Organização, logo que possível, a partir de 1 de Janeiro de cada ano, um relatório com as isenções concedidas nos termos dos parágrafos 1 e 2 durante o ano civil precedente, indicando os motivos da concessão de tais isenções.

Regra 4 Requisitos funcionais

1 - Todo o navio no mar deve poder:

.1 - Sob reserva das disposições das regras 8.1.1 e 10.1.4.3, emitir alertas de socorro no sentido navio-terra, utilizando, pelo menos, dois meios distintos e independentes usando cada um serviço de radiocomunicações diferente;

.2 - Receber alertas de socorro no sentido terra-navio;

.3 - Transmitir e receber alertas de socorro no sentido navio-navio;

.4 - Transmitir e receber comunicações de coordenação das operações de busca e salvamento;

.5 - Transmitir e receber comunicações na área do acidente;

.6 - Transmitir e, de acordo com os requisitos da regra V/12, g) e h), receber sinais destinados à localização (ver nota 8);

.7 - Transmitir e receber (ver nota 9) informações de segurança marítima;

.8 - Transmitir e receber radiocomunicações gerais de e para os sistemas ou redes de radiocomunicações de terra sob reserva das disposições da regra 15.8; e

.9 - Transmitir e receber comunicações ponte a ponte.

PARTE B
Compromissos dos Governos Contratantes (ver nota 10)

Regra 5
Serviços de radiocomunicações a assegurar

1 - Cada Governo Contratante compromete-se a estabelecer, se considerar que tal é possível e necessário, quer individualmente quer em colaboração com outros Governos Contratantes, infra-estruturas em terra adequadas, tendo em devida conta as recomendações da Organização (ver nota 11), a fim de assegurar os serviços de radiocomunicações espaciais e de terra seguintes:

.1 - Um serviço de radiocomunicações baseado na utilização de satélites geoestacionários do serviço móvel marítimo por satélite;

.2 - Um serviço de radiocomunicações baseado na utilização de satélites de órbita polar, do serviço móvel por satélite;

.3 - O serviço móvel marítimo na faixa 156 MHz-174MHz;

.4 - O serviço móvel marítimo nas faixas compreendidas entre 4000 kHz e 27500 kHz; e

.5 - O serviço móvel marítimo nas faixas 415 kHz-535 kHz e 1605 kHz-4000 kHz.

2 - Cada Governo Contratante compromete-se a fornecer à Organização as informações pertinentes sobre as infra-estruturas em terra do serviço móvel marítimo, do serviço móvel por satélite e do serviço móvel marítimo por satélite estabelecidas para as áreas marítimas por ele designadas ao longo das suas costas.

PARTE C
Requisitos aplicáveis aos navios

Regra 6
Instalações radioelétricas

1 - Todo o navio deve possuir instalações radioelétricas que sejam capazes de satisfazer, no decurso da viagem prevista, aos requisitos funcionais prescritos na regra 4 e, a menos que esteja isento de acordo com a regra 3, aos requisitos da regra 7 e, conforme apropriado, aos requisitos de qualquer das regras 8, 9, 10 ou 11, na

área ou áreas marítimas que atravessará durante a sua viagem prevista.

2 - Toda a instalação radioelétrica deve:

.1 - Localizar-se de maneira que nenhuma interferência prejudicial de origem mecânica, elétrica ou outra afecte o seu bom funcionamento e de maneira a assegurar a sua compatibilidade electromagnética e a evitar qualquer interacção nefasta com os outros equipamentos e sistemas;

.2 - Localizar-se de maneira a assegurar o maior grau de segurança e de disponibilidade operacional possível;

.3 - Estar protegida dos efeitos prejudiciais da água, das temperaturas extremas e de outras condições ambientais desfavoráveis;

.4 - Dispor de uma instalação elétrica fixa de iluminação fiável que seja independente das fontes de energia principal e de emergência de alimentação elétrica do navio e que permita iluminar, de forma adequada, os comandos radioelétricos necessários à utilização da instalação radioelétrica; e

.5 - Ter afixado bem visível o indicativo de chamada, a identificação da estação do navio e outros códigos que possam ser necessários à exploração da instalação radioelétrica.

3 - O comando de selecção dos canais radiotelefónicos em ondas métricas (VHF) necessários para a segurança da navegação deve estar imediatamente acessível na ponte de navegação junto ao local donde o navio é normalmente governado e, onde necessário, deverá haver meios que permitam realizar a comunicação radiotelefónica nas asas da ponte de navegação.

Esta última disposição pode ser satisfeita utilizando equipamentos portáteis de ondas métricas (VHF).

Regra 7

Equipamento radioelétrico - Disposições gerais

1 - Todo o navio deve possuir:

.1 - Uma instalação de radiocomunicações de ondas métricas (VHF) que permita transmitir e receber:

.1.1 - Na frequência 156,525 MHz (canal 70) por meio de DSC (ver nota 12). Deve ser possível iniciar a emissão de alerta de socorro no canal 70 a partir do local donde o navio é normalmente governado (ver nota 13); e

.1.2 - Nas frequências 156,300 MHz (canal 6), 156,650 MHz (canal 13) e 156,800 MHz (canal 16), em radiotelefonia;

.2 - Uma instalação de radiocomunicações que permita manter uma escuta contínua em DSC (ver nota 12) no canal 70 em ondas métricas (VHF), que pode ser distinta da referida no parágrafo .1.1 ou a ela estar associada (ver nota 13);

.3 - Um respondedor de radar de localização de sinistros funcionando na faixa de 9 GHz que:

.3.1 - Deve ser acondicionado de forma a poder ser utilizado facilmente; e

.3.2 - Pode ser um dos exigidos pela regra III/6.2.2 para as embarcações e jangadas salva-vidas;

.4 - Um receptor capaz de receber as radiodifusões do Serviço NAVTEX Internacional, se o navio efectua viagens internacionais numa área em que esteja assegurado um Serviço NAVTEX Internacional;

.5 - Um dispositivo radioeléctrico para recepção das informações de segurança marítima difundidas pelo sistema de chamada de grupo melhorada (EGC) da INMARSAT, se o navio efectua viagens numa zona coberta por INMARSAT na qual não está assegurado um Serviço NAVTEX Internacional. Podem, todavia, ser isentos da aplicação deste requisito os navios que efectuam viagens exclusivamente nas zonas onde está assegurado um serviço de difusão de telegrafia de impressão directa, em ondas decamétricas (HF), de informações de segurança marítima e que possuam os equipamentos para receber estas emissões (ver nota 14);

.6 - Sob reserva das disposições da regra 8.3, uma radiobaliza de localização de sinistros por satélite (EPIRB por satélite) que deve:

.6.1 - Ser capaz de transmitir um alerta de socorro através do serviço de satélites de órbita polar funcionando na faixa dos 406 MHz ou, se o navio efectua apenas viagens no interior da cobertura da

INMARSAT, através do serviço de satélites geoestacionários da INMARSAT, funcionando na faixa de 1,6 GHz (ver nota 15);

.6.2 - Ser instalada num local de fácil acesso;

.6.3 - Poder ser facilmente libertada manualmente e capaz de ser transportada por uma única pessoa para bordo de uma embarcação ou jangada salva-vidas;

.6.4 - Poder libertar-se por si mesma se o navio se afundar e activar-se automaticamente quando flutuar; e

.6.5 - Poder ser activada manualmente.

2 - Até 1 de Fevereiro de 1999 ou até outra data fixada pela Comissão de Segurança Marítima, todo o navio deve ainda ser equipado com uma instalação de radiocomunicações constituída por um receptor de escuta na frequência de socorro de radiotelefonia em 2182 kHz.

3 - Até 1 de Fevereiro de 1999, todo o navio deverá, a menos que efectue viagens unicamente em áreas marítimas A1, possuir um dispositivo que permita emitir o sinal de alarme radiotelefónico na frequência de 2182 kHz.

4 - A Administração pode isentar os navios construídos em ou depois de 1 de Fevereiro de 1997 dos requisitos dos parágrafos 2 e 3.

Regra 8

Equipamento radioeléctrico - Área Marítima A1

1 - Além de satisfazer aos requisitos da regra 7, todo o navio que efectue viagens exclusivamente na área Marítima A1 deve dispor de uma instalação radioeléctrica que possa iniciar a emissão de alertas de socorro, no sentido navio-terra, do local donde o navio é normalmente governado e que funcione:

.1 - Quer em ondas métricas (VHF) por DSC; este requisito pode ser satisfeito utilizando a EPIRB referida no parágrafo 3, instalando a radiobaliza junto ao local donde o navio é normalmente governado ou por activação a partir desse local;

.2 - Quer em 406 MHz através do serviço por satélite de órbita polar; este requisito pode ser satisfeito utilizando a EPIRB de satélite referida na regra 7.1.6, instalando a radiobaliza junto ao local donde

o navio é normalmente governado ou por activação a partir desse local;

.3 - Quer em ondas hectométricas (MF) por DSC, se o navio efectua viagens no interior da zona de cobertura das estações costeiras equipadas com DSC funcionando em ondas hectométricas (MF);

.4 - Quer em ondas decamétricas (HF) por DSC;

.5 - Quer através do serviço de satélites geoestacionários da INMARSAT; esta prescrição pode ser satisfeita utilizando:

.5.1 - Uma estação terrena de navio INMARSAT (ver nota 16); ou

.5.2 - A EPIRB por satélite referida na regra 7.1.6, quer instalando-a junto ao local donde o navio é normalmente governado quer por activação a partir desse local.

2 - A instalação radioelétrica de ondas métricas (VHF) referida na regra 7.1.1 deverá permitir também transmitir e receber radiocomunicações gerais por meio da radiotelefonia.

3 - Os navios que efectuam viagens exclusivamente na área marítima A1 poderão, em lugar da EPIRB por satélite referida na regra 7.1.6, ter a bordo uma EPIRB que deve:

.1 - Ser capaz de emitir um alerta de socorro por DSC no canal 70 em ondas métricas (VHF) e dispor, para permitir a sua localização, de respondedor de radar de localização de sinistros funcionando na faixa dos 9 GHz;

.2 - Ser instalada num local de fácil acesso;

.3 - Poder ser facilmente libertada manualmente e capaz de ser transportada por uma única pessoa para bordo de uma embarcação ou de uma jangada salva-vidas;

.4 - Poder autolibertar-se se o navio se afundar e activar-se automaticamente quando flutuar; e

.5 - Poder ser activada manualmente.

1 - Além de satisfazer aos requisitos da regra 7, todo o navio que efectue viagens para além da área marítima A1, permanecendo, todavia, no interior da área A2, deve dispor:

.1 - De uma instalação radioelétrica de ondas hectométricas (MF) que permita, para efeitos de socorro e de segurança, transmitir e receber nas frequências:

.1.1 - 2187,5 kHz por meio de DSC; e

.1.2 - 2182 kHz em radiotelefonia;

.2 - De uma instalação radioelétrica que permita manter uma escuta contínua em DSC na frequência 2187,5 kHz, a qual pode ser distinta da referida no parágrafo .1.1 ou a ela estar associada; e

.3 - Meios que permitam iniciar a emissão de alertas de socorro no sentido navio-terra, por intermédio de um serviço de radiocomunicações que não seja em ondas hectométricas (MF) e que funcione:

.3.1 - Quer em 406 MHz no serviço de satélites de órbita polar; este requisito pode ser satisfeito utilizando a EPIRB por satélite referida na regra 7.1.6, a qual pode ser instalada junto ao local donde o navio é normalmente governado ou por activação a partir desse local;

.3.2 - Quer em ondas decamétricas (HF) por DSC;

.3.3 - Quer através do serviço de satélites geoestacionários da INMARSAT; este requisito pode ser satisfeito utilizando:

.3.3.1 - O equipamento especificado no parágrafo 3.2; ou

.3.3.2 - A EPIRB por satélite referida na regra 7.1.6, instalada junto ao local donde o navio é normalmente governado ou por activação a partir desse local.

2 - As instalações radioelétricas especificadas nos parágrafos 1.1 e 1.3 devem permitir iniciar a emissão de alertas de socorro a partir do local donde o navio é normalmente governado.

3 - Além disso, o navio deve poder transmitir e receber radiocomunicações gerais por meio de radiotelefonia ou de telegrafia de impressão directa utilizando:

.1 - Quer uma instalação radioelétrica funcionando nas frequências de trabalho compreendidas entre 1605 kHz e 4000 kHz ou 4000 kHz e 27500 kHz. Este requisito pode ser satisfeito pela adição desta capacidade ao equipamento referido no parágrafo 1.1;

.2 - Quer uma estação terrena de navio IMARSAT.

4 - A Administração pode isentar da aplicação dos requisitos regras 7.1.1.1 e 7.1.2 os navios construídos antes de 1 de Fevereiro de 1997 que efectuem viagens exclusivamente na área marítima A2, na condição de que estes navios, quando praticável, disponham de escuta contínua no canal 16 em ondas métricas (VHF). Esta escuta deve ser assegurada no local donde o navio é normalmente governado.

Regra 10

Equipamento radioelétrico - Áreas marítimas A1, A2 e A3

1 - Além de satisfazer aos requisitos da regra 7, todo o navio que efectue viagens no exterior das áreas marítimas A1 e A2, permanecendo, todavia, no interior da área marítima A3, se não satisfizer os requisitos do parágrafo 2, deve dispor:

.1 - De uma estação terrena de navio INMARSAT que permita:

.1.1 - Transmitir e receber comunicações de socorro e de segurança utilizando a telegrafia de impressão directa;

.1.2 - Iniciar a transmissão e receber chamadas de socorro com prioridade;

.1.3 - Manter uma escuta para a recepção dos alertas de socorro transmitidos no sentido terra-navio, incluindo os que são destinados a zonas geográficas especificamente definidas;

.1.4 - Transmitir e receber radiocomunicações gerais utilizando quer a radiotelegrafia, quer a telegrafia de impressão directa; e

.2 - Uma instalação radioelétrica de ondas hectométricas (MF) que permita, para fins de socorro e segurança, transmitir e receber nas frequências:

.2.1 - 2187,5 kHz por meio de DSC; e

.2.2 - 2182 kHz em radiotelegrafia; e

.3 - Uma instalação radioelétrica que mantenha uma escuta contínua por DSC na frequência 2187,5 kHz, a qual pode ser distinta da referida em .2.1 ou com ela associada; e

.4 - Meios que permitam iniciar a transmissão de alertas de socorro no sentido navio-terra por um serviço de radiocomunicações que funcione:

.4.1 - Quer em 406 MHz no serviço de satélites de órbita polar; este requisito pode ser satisfeito utilizando a EPIRB referida na regra 7.1.6, instalada junto ao local donde o navio é normalmente governado ou por activação a partir desse local;

.4.2 - Quer em ondas decamétricas (HF) por DSC;

.4.3 - Quer através do serviço de satélites geoestacionários da INMARSAT, utilizando uma estação terrena de navio adicional ou ainda a EPIRB por satélite referida na regra 7.1.6, instalada junto ao local donde o navio é normalmente governado ou por activação a partir desse local.

2 - Além de satisfazer aos requisitos da regra 7, todo o navio que efectue viagens exteriores às áreas marítimas A1 e A2, permanecendo, todavia, no interior da área marítima A3, deve, se não satisfaz aos requisitos do parágrafo 1, dispor:

.1 - De uma instalação radioelétrica de ondas hectométricas/decamétricas (MF/HF) que permita, para fins de socorro e segurança, transmitir e receber em todas as frequências de socorro e de segurança das faixas compreendidas entre 1605 kHz e 4000 kHz e entre 4000 kHz e 27500 kHz, por meio de:

.1.1 - DSC;

.1.2 - Radiotelefonia;

.1.3 - Telegrafia de impressão directa; e

.2 - De um equipamento que permita manter uma escuta DSC nas frequências 2187,5 kHz e 8414 kHz e, pelo menos, numa das frequências de socorro e segurança em DSC 4207,5 kHz, 6312 kHz, 12577 kHz ou 16804,5 kHz; deve ser possível a todo o momento escolher qualquer destas frequências DSC de socorro e segurança.

Este equipamento pode ser distinto do referido no parágrafo 1 ou com ele estar associado; e

.3 - De meios que permitam iniciar a transmissão de alertas de socorro no sentido navio-terra, num serviço de radiocomunicações que não utilize as ondas decamétricas (HF) e que funcione:

.3.1 - Quer em 406 MHz no serviço de satélites de órbita polar; este requisito pode ser satisfeito utilizando a EPIRB de satélite referida na regra 7.1.6, instalada junto ao local donde o navio é normalmente governado ou por activação a partir desse local;

.3.2 - Quer através do serviço de satélites geoestacionários da INMARSAT; este requisito pode ser satisfeito utilizando:

.3.2.1 - Uma estação terrena de navio INMARSAT; ou

.3.2.2 - A EPIRB de satélite referida na regra 7.1.6, instalada junto ao local donde é normalmente governado ou por activação a partir desse local; e

.4 - Além disso, os navios devem poder transmitir e receber radiocomunicações gerais por meio de radiotelefonia ou de telegrafia de impressão directa, utilizando uma instalação radioelétrica de ondas hectométricas/decamétricas (MF/HF) funcionando nas frequências de trabalho das faixas compreendidas entre 1605 kHz e 4000 kHz e entre 4000 kHz e 27500 kHz. Este requisito pode ser satisfeito adicionando esta capacidade ao equipamento referido no parágrafo .1.

3 - As instalações radioelétricas especificadas nos parágrafos .1.1, .1.2, .1.4, .2.1 e .2.3 devem permitir iniciar a transmissão dos alertas de socorro a partir do local donde o navio é normalmente governado.

4 - A Administração pode isentar da aplicação das regras 7.1.1.1 e 7.1.2 os navios construídos antes de 1 de Fevereiro de 1997 que efectuem viagens exclusivamente nas áreas marítimas A2 e A3, na condição de estes navios, quando praticável, disporem de escuta contínua no canal 16 de ondas métricas (VHF). Esta escuta deve ser assegurada no local donde o navio é normalmente governado.

Regra 11

Equipamento radioelétrico - Áreas marítimas A1, A2, A3 e A4

1 - Além de satisfazer aos requisitos da regra 7, os navios que efectuem viagens em todas as áreas marítimas devem dispor de instalações e do equipamento radioelétrico referido na regra 10.2, com excepção do equipamento referido na regra 10.2.3.2, o qual não pode ser aceite como alternativa ao referido na regra 10.2.3.1, devendo este estar sempre instalado. Além disso, os navios que efectuem viagens em todas as áreas marítimas devem satisfazer à regra 10.3.

As administrações podem isentar da aplicação das regras 7.1.1.1 e 7.1.2 os navios construídos antes de 1 de Fevereiro de 1997 que efectuem viagens exclusivamente nas áreas marítimas A2, A3 e A4, na condição de estes navios disporem de escuta contínua no canal 16 de ondas métricas (VHF). Esta escuta deve estar assegurada no local donde o navio é normalmente governado.

Regra 12 Escutas

1 - Todo o navio no mar deve assegurar uma escuta contínua:

.1 - No canal 70, em ondas métricas (VHF) em DSC, se o navio, de acordo com os requisitos da regra 7.1.2, dispõe de uma estação radioelétrica de ondas métricas (VHF);

.2 - Na frequência de socorro e de segurança 2187,5 kHz em DSC, se o navio, de acordo com os requisitos das regras 9.1.2 ou 10.1.3, dispõe de uma instalação radioelétrica de ondas hectométricas (MF);

.3 - Nas frequências de socorro e de segurança 2187,5 kHz e 8414,5 kHz em DSC, bem como numa das frequências de socorro e segurança 4207,5 kHz, 6312 kHz, 12577 kHz ou 16804,5 kHz em DSC, conforme a hora do dia e a posição geográfica do navio, se este, de acordo com os requisitos das regras 10.2.2 ou 11.1, dispõe de uma instalação radioelétrica de ondas hectométricas/decamétricas (MF/HF). Esta escuta pode ser assegurada por meio de um receptor de pesquisa;

.4 - Para os alertas de socorro transmitidos por satélites no sentido terra-navio, se este, de acordo com os requisitos da regra 10.1.1, dispõe de uma estação terrena de navio INMARSAT.

2 - Todo o navio, no mar, deve manter escuta radioelétrica às radiodifusões de informação de segurança marítima na frequência ou

nas frequências apropriadas, nas quais estas informações são difundidas para a zona onde o navio se encontra.

3 - Até 1 de Fevereiro de 1999, ou até outra data a fixar pela Comissão de Segurança Marítima, todo o navio no mar, quando praticável, deve manter escuta contínua no canal 16 em ondas métricas (VHF). Esta escuta deve ser mantida no local donde o navio é normalmente governado.

4 - Até 1 de Fevereiro de 1999 ou até outra data a fixar pela Comissão de Segurança Marítima, todo o navio no mar é obrigado a ter a bordo um receptor de escuta radiotelefónica que deve assegurar uma escuta contínua na frequência de socorro de radiotelefonía em 2182 kHz. Esta escuta deve se mantida no local donde o navio é normalmente governado. Regra 13

Fontes de energia

1 - Enquanto o navio permanecer no mar deverá dispor permanentemente de uma fonte de energia eléctrica suficiente para alimentar as instalações radioeléctricas e para carregar as baterias que fazem parte da ou das fontes de energia de reserva das instalações radioeléctricas.

2 - Uma ou várias fontes de energia eléctrica de reserva deverão estar disponíveis, em qualquer navio, para alimentar as instalações radioeléctricas, a fim de assegurar as comunicações de socorro e de segurança no caso de falha das fontes de energia eléctrica principal e de emergência do navio. A ou as fontes de energia de reserva devem possibilitar o funcionamento simultâneo da instalação radioeléctrica de ondas métricas (VHF) referida na regra 7.1.1 e, conforme a área ou áreas marítimas para as quais o navio está equipado, quer a instalação radioeléctrica de ondas hectométricas (MF) prescrita na regra 9.1.1, quer a instalação radioeléctrica de ondas hectométricas/decamétricas (MF/HF) prescrita nas regras 10.2.1 ou 11.1, quer a estação terrena de navio INMARSAT prescrita na regra 10.1.1 e qualquer das cargas adicionais mencionadas nos parágrafos 4, 5 e 8 pelo menos durante um período de:

.1 - Uma hora, nos navios construídos em ou depois de 1 de Fevereiro de 1995;

.2 - Uma hora, nos navios construídos antes de 1 de Fevereiro de 1995, se a fonte de emergência de energia eléctrica obedecer

plenamente a todos os requisitos pertinentes da regra II-1/42 ou 43, incluindo os requisitos para alimentar as instalações radioelétricas; e

.3 - Seis horas, nos navios construídos antes de 1 de Fevereiro de 1995, se a fonte de emergência de energia eléctrica não existir ou não satisfizer inteiramente a todos os requisitos pertinentes da regra II-1/42 ou 43, incluindo os requisitos para alimentar as instalações radioelétricas (ver nota 17).

Não é necessário que a ou as fontes de energia de reserva alimentem ao mesmo tempo as instalações eléctricas de ondas decamétricas (HF) e de ondas hectométricas (MF) independentes.

3 - A ou as fontes de energia de reserva deverão ser independentes da fonte de potência de propulsão do navio e da rede eléctrica do navio.

4 - Onde, além da instalação radioelétrica de ondas métricas (VHF), duas ou mais instalações radioelétricas referidas no parágrafo 2 possam ser ligadas à ou às mesmas fontes de energia de reserva, estas deverão poder alimentar ao mesmo tempo, durante o período especificado, conforme o apropriado, nos parágrafos 2.1, 2.2 ou 2.3, a instalação eléctrica de ondas métricas (VHF); e:

.1 - Todas as outras instalações radioelétricas que possam ser ligadas à fonte ou às fontes de energia de reserva ao mesmo tempo; ou

.2 - Aquelas das instalações radioelétricas que consumam mais energia, se for possível ligar apenas uma delas à ou às fontes de energia de reserva simultaneamente com a de ondas métricas (VHF).

5 - A fonte ou fontes de energia de reserva podem ser utilizadas para a iluminação eléctrica prescrita na regra 6.2.4.

6 - Onde uma fonte de energia de reserva é constituída por uma ou várias baterias de acumuladores recarregáveis:

.1 - Deverão ser previstos meios de carga automática destas baterias com a capacidade de as recarregar até à capacidade mínima necessária, num período de dez horas; e

.2 - A capacidade de ou das baterias deverá ser verificada utilizando um método apropriado (ver nota 18), a intervalos que não ultrapassem os 12 meses, quando o navio não está no mar.

7 - O local e a instalação das baterias de acumuladores que constituem uma fonte de energia de reserva deverão ser de forma a assegurar:

.1 - A melhor qualidade do serviço;

.2 - Uma duração de vida razoável;

.3 - Um grau de segurança razoável;

.4 - Que as temperaturas das baterias permaneçam nos limites especificados pelo fabricante quer durante a carga quer fora de utilização; e

.5 - Que, quando se encontram completamente carregadas, as baterias forneçam, pelo menos, o número mínimo de horas de funcionamento prescrito, quaisquer que sejam as condições de tempo.

8 - Se for necessário, para que funcione correctamente uma instalação radioeléctrica prescrita no presente capítulo, receber continuamente informações do equipamento de navegação ou de outros equipamentos do navio, deverão estar previstos os meios para garantir que estas informações lhe sejam fornecidas continuamente no caso de falha da fonte de energia eléctrica principal ou de emergência do navio.

Regra 14

Especificações de funcionamento

1 - Todo o equipamento ao qual se aplica o presente capítulo será de um tipo aprovado pela administração. Sob reserva do parágrafo 2 abaixo indicado, este equipamento deverá satisfazer às especificações de funcionamento apropriadas que não sejam inferiores às que tenham sido adoptadas pela Organização (ver nota 19).

2 - A Administração pode, a seu critério, isentar o equipamento instalado antes das datas referidas na regra 1 da plena aplicação das especificações de funcionamento pertinentes, na condição de que este equipamento seja compatível com o que satisfaz às especificações de funcionamento e tendo em devida conta os critérios que a Organização poderia adoptar em relação a estas especificações.

Regra 15

Requisitos de manutenção

1 - O equipamento deve ser concebido de forma que as unidades principais possam ser substituídas facilmente sem que haja necessidade de novas calibrações ou ajustes complicados.

2 - Sempre que possível, o equipamento será construído e instalado de forma a ser facilmente acessível para fins de inspecção e manutenção a bordo.

3 - Devem existir instruções adequadas que permitam a utilização e manutenção correcta do equipamento, tendo em conta as recomendações da Organização (ver nota 20).

4 - Devem existir ferramentas e sobresselentes adequados que permitam a manutenção do equipamento.

5 - A Administração assegurar-se-á de que no equipamento radioeléctrico prescrito no presente capítulo seja feita a manutenção de forma a garantir a disponibilidade das funções a executar de acordo com a regra 4 e a satisfazer às especificações de funcionamento recomendadas para este equipamento.

6 - A bordo dos navios que efectuem viagens nas áreas marítimas A1 e A2, a disponibilidade deve ser assegurada utilizando os métodos que a Administração tenha aprovado, tais como duplicação do equipamento, manutenção em terra, capacidade de manutenção electrónica de bordo ou uma combinação destes.

7 - A bordo dos navios que efectuem viagens nas áreas marítimas A3 e A4, a disponibilidade deverá ser assegurada utilizando uma combinação de, pelo menos, dois métodos, tais como duplicação do equipamento, manutenção em terra ou uma capacidade de manutenção electrónica de bordo, que a Administração tenha aprovado tendo em conta as recomendações da Organização.

8 - Além de todas as medidas razoáveis que devem ser tomadas para manter o equipamento em eficiente estado de funcionamento e para assegurar o cumprimento de todas as funções especificadas na regra 4, o deficiente funcionamento do equipamento destinado a assegurar as radiocomunicações gerais prescritas na regra 4.8 não deve ser considerado como impeditivo de o navio se fazer ao mar ou como razão suficiente para reter este navio num porto onde não existam facilidades prontamente disponíveis para proceder à reparação, desde

que o navio possa assegurar todas as funções de socorro e de segurança.

Regra 16 Pessoal encarregado das radiocomunicações

Todo o navio deve ter a bordo pessoal qualificado em matéria de radiocomunicações de socorro e de segurança que satisfaça à Administração. O pessoal deve ser titular dos certificados especificados no Regulamento das Radiocomunicações, conforme apropriado, devendo qualquer deles ser designado o principal responsável pelas radiocomunicações durante as situações de socorro.

Regra 17 Registos radioelétricos

Existirá a bordo um registo que satisfaça à Administração e aos requisitos do Regulamento das Radiocomunicações contendo as ocorrências que digam respeito às radiocomunicações que possam ter importância para a salvaguarda da vida humana no mar.

(nota 1) Regras III/6.2.3 e 6.2.4 e, quando aplicável, regras III/6.2.1, 6.2.2, 10.6, 38.3.2, 41.7.8 e 42.5 em vigor antes de 1 de Fevereiro de 1992 (emendas de 1983 à SOLAS). V. também a Resolução n.º 4 da Conferência GMDSS 1988.

(nota 2) É feita referência às especificações de funcionamento dos radiotelefonos de ondas métricas (VHF) para embarcações e jangadas salva-vidas aprovadas pela Organização mediante a Resolução A.605(15).

(nota 3) É feita referência às especificações de funcionamento dos respondedores de radar de localização de sinistros para embarcações e jangadas salva-vidas utilizadas nas operações de busca e salvamento, aprovadas pela Organização mediante a Resolução A.604(15).

(nota 4) Um destes respondedores de radar pode ser o respondedor de radar prescrito pela regra IV/7.1.3.

(nota 5) Estes navios estão sujeitos a requisitos especiais de radiocomunicações, para fins de segurança, conforme o acordo estabelecido entre o Canadá e os Estados Unidos da América.

(nota 6) É feita referência ao manual NAVTEX aprovado pela Organização.

(nota 7) É feita referência à recomendação sobre os serviços de radiocomunicações para o sistema mundial de socorro e de segurança marítima, a ser estabelecida pela Organização (v. MSC 55/25, anexo 3).

(nota 8) É feita referência à Resolução A.614(15), sobre a existência a bordo de radares funcionando na faixa compreendida entre 9300 MHz e 9500 MHz, adoptada na 15.^a sessão da Assembleia.

(nota 9) Note-se que os navios, enquanto no porto, podem ter necessidade de receber algumas informações de segurança marítima.

(nota 10) 1 - Cada Governo Contratante não é obrigado a fornecer todos os serviços de radiocomunicações.

2 - Os requisitos devem ser especificados para as infra-estruturas em terra que devam cobrir as diversas áreas marítimas.

(nota 11) É feita referência à recomendação sobre os serviços de radiocomunicações a assegurar no sistema mundial de socorro e de segurança marítima, a ser estabelecida pela Organização (v. MSC 55/25, anexo 3).

(nota 12) As prescrições a que devem obedecer todos os navios em matéria de chamada selectiva digital (DSC) e os navios de uma arqueação bruta igual ou superior a 300 t mas inferior a 1600 t em matéria de telegrafia de impressão directa de faixa estreita (NBDP) em ondas decamétricas (HF) serão mantidas em estudo, de acordo com a Resolução A.606(15) - Revisão e avaliação do GMDSS.

Salvo disposição em contrário, a presente nota aplica-se a todas as prescrições da Convenção relativas à DSC e NBDP.

(nota 13) Certos navios podem estar isentos deste requisito (v. a regra 9.4).

(nota 14) É feita referência à recomendação sobre a promulgação de informações de segurança marítima, a ser estabelecida pela Organização (v. MSC 55/25, anexo 8).

(nota 15) Sob reserva de que instalações apropriadas de recepção e de processamento em terra estejam disponíveis em cada região oceânica coberta pelos satélites da INMARSAT.

(nota 16) Pode satisfazer-se a este requisito utilizando as estações terrenas de navio INMARSAT que permitam assegurar comunicações bidireccionais, como as estações de tipo A ou C. Salvo disposição contrária, esta nota aplica-se a todos os requisitos do presente capítulo relativos a uma estação terrena de navio INMARSAT.

(nota 17) A título indicativo, recomenda-se a utilização da fórmula a seguir indicada, para determinar a quantidade de electricidade que deve fornecer a fonte de energia de reserva a cada instalação radioelétrica, requerida para as condições de socorro: metade do consumo da corrente necessária para a transmissão mais consumo da corrente necessária para a recepção mais consumo da corrente de quaisquer cargas adicionais.

(nota 18) Um meio de verificar a capacidade de uma bateria de acumuladores consiste em descarregá-la novamente utilizando a corrente e os tempos normais de exploração (dez horas, por exemplo). O estado da carga pode ser verificado a qualquer momento, mas é conveniente, ao fazê-lo, não descarregar muito a bateria quando o navio está no mar.

(nota 19) É feita referência às especificações de funcionamento apropriadas a seguir indicadas, que a Organização adoptou pelas resoluções mencionadas ou a ser desenvolvidas pela Organização.

.1 - Equipamento de telegrafia de impressão directa de faixa estreita para recepção de avisos aos navegantes e meteorológicos e de informações urgentes destinadas aos navios [Resolução da Assembleia A.525(13)];

.2 - Requisitos gerais aplicáveis ao equipamento radioelétrico de bordo que faça parte do futuro sistema mundial de socorro e de segurança marítima [Resolução da Assembleia A.569(14)];

.3 - Estações terrenas de navio que asseguram as comunicações bidireccionais [Resolução da Assembleia A.608(15)];

.4 - Instalações radioelétricas de ondas métricas (VHF) de comunicações vocais e de chamada selectiva digital [Resolução da Assembleia A.609(15)];

.5 - Instalações radioelétricas de bordo de ondas hectométricas (MF) de comunicações vocais e de chamada selectiva digital [Resolução da Assembleia A.610(15)];

.6 - Instalações radioelétricas de bordo de ondas hectométricas e dacométricas (MF/HF) de comunicações vocais, de impressão directa e faixa estreita e de chamada selectiva digital [Resolução da Assembleia A.613(15)];

.7 - Radiobalizas de localização de sinistros de satélite de autolibertação, operando em 406 MHz [Resolução da Assembleia A.611(15)];

.8 - Respondedores de radar de localização de sinistros para embarcações e jangadas salva-vidas destinados a serem utilizados nas operações de busca e de salvamento [Resolução da Assembleia A.604(15)];

.9 - Radiobalizas de localização de sinistros de ondas métricas (VHF) de autolibertação [Resolução da Assembleia A.612(15)];

.10 - Estações terrenas de navio INMARSAT tipo C para transmitir e receber comunicações de telegrafia de impressão directa (MSC 55/25, anexo 4);

.11 - Equipamento de chamada de grupo melhorada (MSC 55/25, anexo 5);

.12 - Radiobalizas de localização de sinistros por satélite de autolibertação operando em 1,6 GHz por intermédio dos satélites geoestacionários do sistema INMARSAT (MSC 55/25, anexo 7);

.13 - Dispositivos de libertação e activação automáticas para equipamento de radiocomunicações de socorro (MSC 55/25, anexo 6).

(nota 20) É feita referência à recomendação sobre os requisitos gerais aplicáveis ao equipamento radioelétrico de bordo que fará parte do futuro sistema mundial de socorro e de segurança marítima [Resolução A.569(14)].

CAPÍTULO V
Segurança da navegação

Regra 12
Equipamento de navegação do navio

Substituir o texto actual do parágrafo g) por:

g) Os navios de uma arqueação bruta igual ou superior a 500 t construídos em ou depois de 1 de Setembro de 1984 e os navios de uma arqueação bruta igual ou superior a 1600 t construídos antes de 1 de Setembro de 1984 devem dispor de uma instalação de radar. A partir de 1 de Fevereiro de 1995, esta instalação de radar deve poder funcionar na faixa dos 9 GHz. Além disso, depois de 1 de Fevereiro de 1995, os navios de passageiros, quaisquer que sejam as suas dimensões, bem como os navios de carga de uma arqueação bruta igual ou superior a 300 t, quando efectuem viagens internacionais, devem dispor de uma instalação de radar capaz de funcionar na faixa dos 9 GHz. Os navios de passageiros de arqueação bruta inferior a 500 t, bem como os navios de carga de uma arqueação bruta igual ou superior a 300 t mas inferior a 500 t, podem ser isentos da aplicação dos requisitos do parágrafo r) à discricção da Administração, desde que o equipamento seja plenamente compatível com o respondedor de radar de localização de sinistros.

Substituir o texto actual do parágrafo h) por:

h) Os navios de uma arqueação bruta igual ou superior a 10000 t devem dispor de duas instalações de radar capazes de funcionar independentemente uma da outra. A partir de 1 de Fevereiro de 1995, pelo menos uma destas instalações de radar deve ser capaz de funcionar na faixa dos 9 GHz.

Substituir o texto actual do parágrafo p) por:

p) Quando efectuem viagens internacionais, os navios de uma arqueação bruta igual ou superior a 1600 t devem dispor de um radiogoniómetro. A Administração pode isentar um navio deste requisito se considerar que o uso deste equipamento não é razoável ou necessário ou se o navio dispõe de um outro equipamento de radionavegação que seja adequado para as viagens previstas.

Substituir o texto actual do parágrafo q) por:

q) Até 1 de Fevereiro de 1999, os navios de uma arqueação bruta igual ou superior a 1600 t construídos em ou depois de 25 de Maio de 1980 mas antes de 1 de Fevereiro de 1995, quando efectuem viagens internacionais, devem dispor de um equipamento radioeléctrico que permita a rádio-orientação na frequência radiotelefónica de socorro.

Regra 14 Ajudas à navegação

Substituir o texto actual por:

Os Governos Contratantes comprometem-se a assegurar o estabelecimento e a manutenção de ajudas à navegação na medida em que, segundo o seu parecer, tais medidas se justifiquem pela intensidade de navegação e pelo grau de risco; comprometem-se igualmente a assegurar que as informações relativas a estas ajudas sejam postas à disposição de todos os interessados.

Regra 21 Código Internacional de Sinais

Substituir o texto actual da regra 21 por:

Todos os navios que, de acordo com a presente Convenção, sejam obrigados a possuir instalações radioeléctricas devem ter a bordo o Código Internacional de Sinais. Esta publicação deve igualmente existir a bordo de qualquer outro navio que, segundo a opinião da Administração, possa ter necessidade de o usar.

APÊNDICE

Substituir os modelos actuais de certificado de segurança para navio de passageiros, de certificado de segurança de construção para navio de carga, de certificado de segurança do equipamento para navio de carga, de certificado de segurança radiotelegráfica para navio de carga e de certificado de segurança radiotelefónica para navio de carga pelos seguintes:

Modelo de certificado de segurança para navio de passageiros
CERTIFICADO DE SEGURANÇA PARA NAVIO DE PASSAGEIROS

O presente certificado deverá ser suplementado por uma relação de equipamento (modelo P).

(Selo oficial) (Estado)

Para uma viagem internacional (ver nota 1)/viagem internacional curta (ver nota 1).

Emitido segundo as prescrições da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, e emendas em vigor, sob a autoridade do Governo de

...

(Nome do Estado)

por

...

(Pessoa ou organismo autorizado)

Características do navio (ver nota 2):

Nome do navio ...

Distintivo do navio em número ou letras ...

Porto de registo ...

Arqueação bruta ...

Áreas marítimas para as quais o navio está certificado a operar (regra IV/2) ...

Número IMO (ver nota 3)...

Data do assentamento da quilha ou de estado semelhante da construção ou, onde aplicável, data em que se iniciaram trabalhos de uma grade transformação ou alteração ...

Certifica:

1 - Que o navio foi vistoriado de acordo com os requisitos da regra I/7 da Convenção.

2 - Que a vistoria mostrou:

2.1 - Que o navio satisfazia aos requisitos da Convenção no que diz respeito:

.1 - À estrutura, às máquinas principais e auxiliares, às caldeiras e outros recipientes sujeitos a pressão;

.2 - À disposição e pormenores relativos à compartimentagem estanque;

.3 - Às linhas de carga de compartimentagem seguintes:

(ver documento original)

2.2 - Que o navio obedecia aos requisitos da Convenção no que diz respeito às condições estruturais para a protecção contra incêndios, os sistemas e os dispositivos de protecção contra incêndios, de detecção e os planos de combate a incêndios;

2.3 - Que os meios de salvação e o equipamento das embarcações e jangadas salva-vidas e embarcações de socorro satisfaziam aos requisitos da Convenção;

2.4 - Que o navio estava munido de um aparelho lança-cabos e dos meios de radiocomunicações utilizados nos meios de salvação, de acordo com os requisitos da Convenção;

2.5 - Que o navio obedecia aos requisitos da Convenção relativamente às instalações radioeléctricas;

2.6 - Que o funcionamento do equipamento de radiocomunicações utilizado nos meios de salvação obedecia aos requisitos da Convenção;

2.7 - Que o navio cumpria os requisitos da Convenção no que diz respeito ao equipamento de navegação do navio, aos meios de embarque de pilotos e às publicações náuticas;

2.8 - Que o navio possuía luzes e sinais de navegação e meios para emitir sinais sonoros e de socorro, de acordo com os requisitos da Convenção e do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar em vigor;

2.9 - Que o navio obedecia a todos os outros requisitos pertinentes da Convenção.

3 - Que um certificado de isenção foi/não foi (ver nota 1) emitido.

O presente certificado é válido até ...

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

... ..

(Data de emissão) (Assinatura da pessoa autorizada a emitir o certificado)

(Selo ou carimbo, conforme apropriado, da autoridade que emite o certificado)

(nota 1) Cortar o que não interessa.

(nota 2) Em alternativa, as características do navio podem também ser apresentadas sob a forma de tabela.

(nota 3) De acordo com a Resolução A.600(15) - Esquema Numérico da IMO de Identificação de Navios, esta informação pode ser incluída voluntariamente.

Modelo de certificado de segurança de construção para navio de
carga
CERTIFICADO DE SEGURANÇA DE CONSTRUÇÃO PARA NAVIO DE
CARGA

(Selo oficial) (Estado)

Emitido segundo as disposições da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, e emendas em vigor, sob a autoridade do Governo de

...

(Nome do Estado)

por

...

(Pessoa ou organismo autorizado)

Características do navio (ver nota 1):

Nome do navio ...

Distintivo do navio em número ou letras ...

Porto de registo ...

Arqueação bruta ...

Porte do navio (toneladas métricas) (ver nota 2) ...

Número IMO (ver nota 3) ...

Tipo de navio (ver nota 4):

Petroleiro;

Navio-tanque de produtos químicos;

Navio-tanque de gás;

Outro navio de carga não mencionado acima.

Data do assentamento da quilha ou estado equivalente de construção ou, onde aplicável, data em que se iniciaram trabalhos de uma grande transformação ou alteração ...

Certifica:

1 - Que o navio foi vistoriado conforme os requisitos da regra I/10 da Convenção.

2 - Que a vistoria verificou que o estado do casco, das máquinas e do equipamento, conforme definido na regra acima mencionada, era satisfatório e que o navio cumpria os requisitos pertinentes dos capítulos II-1 e II-2 da Convenção (com excepção dos que se referem aos sistemas e dispositivos de protecção contra incêndios, de detecção e aos planos de combate a incêndios).

3 - Que um certificado de isenção foi/não foi (ver nota 4) emitido.

O presente certificado é válido até ...

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

... ..

(Data de emissão) (Assinatura da pessoa autorizada a emitir o certificado)

(Selo ou carimbo, conforme apropriado, da autoridade que emite o certificado)

(nota 1) Em alternativa, as características do navio podem também ser apresentadas sob a forma de tabela.

(nota 2) Somente para os petroleiros, navios-tanques de produtos químicos e navios-tanques de gás.

(nota 3) De acordo com a Resolução A.600(15) - Esquema Numérico da IMO de Identificação de Navios, esta indicação pode ser incluída voluntariamente.

(nota 4) Cortar o que não interessa.

Modelo de certificado de segurança do equipamento para navio de
carga
CERTIFICADO DE SEGURANÇA DO EQUIPAMENTO PARA NAVIO DE
CARGA

O presente certificado deverá ser suplementado por uma relação de equipamento (modelo E).

(Selo oficial) (Estado)

Emitido segundo as disposições da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, e emendas em vigor, sob a autoridade do Governo de

...

(Nome do Estado)

por

...

(Pessoa ou organização autorizada)

Características do navio (ver nota 1):

Nome do navio ...

Distintivo do navio em número ou letras ...

Porto de registo ...

Arqueação bruta ...

Porte do navio (toneladas métricas) (ver nota 2) ...

Comprimento do navio (regra III/3.10) ...

Número IMO (ver nota 3) ...

Tipo do navio (ver nota 4):

Petroleiro;

Navio-tanque de produtos químicos;

Navio-tanque de gás;

Outro navio de carga não mencionado acima.

Data do assentamento da quilha ou estado semelhante de construção ou, onde aplicável, data em que se iniciaram trabalhos de uma grande transformação ou alteração ...

Certifica:

1 - Que o navio foi vistoriado de acordo com os requisitos da regra I/8 da Convenção.

2 - Que a vistoria mostrou:

2.1 - Que o navio satisfaz aos requisitos da Convenção no que diz respeito aos sistemas e dispositivos de protecção incêndios, de detecção e aos planos de combate a incêndios;

2.2 - Que os meios de salvação e o equipamento das embarcações das jangadas salva-vidas e embarcações de socorro satisfaziam aos requisitos da Convenção;

2.3 - Que o navio estava munido de um aparelho lança-cabos e dos meios de radiocomunicações utilizados nos meios de salvação de acordo com os requisitos da Convenção;

2.4 - Que o navio satisfazia aos requisitos da Convenção no que diz respeito ao equipamento de navegação de navio, aos meios de embarque de pilotos e às publicações náuticas;

2.5 - Que o navio possuía luzes e sinais de navegação e meios para emitir sinais sonoros e de socorro, conforme os requisitos da Convenção e do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar em vigor;

2.6 - Que o navio obedecia a todos os outros requisitos pertinentes da Convenção.

3 - Que o navio opera de acordo com a regra III/26.1.1.1 dentro dos limites da seguinte área de tráfego ...

4 - Que um certificado de isenção foi/não foi (ver nota 4) emitido.

O presente certificado é válido até ...

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

... ..

(Data de emissão) (Assinatura da pessoa autorizada a emitir o certificado)

(Selo ou carimbo, conforme apropriado, da autoridade que emite o certificado)

(nota 1) Em alternativa, as características do navio podem também ser apresentadas sob a forma de tabela.

(nota 2) Somente para os petroleiros, navios-tanques de produtos químicos e navios-tanques de gás.

(nota 3) De acordo com a Resolução A.600(15) - Esquema Numérico da IMO de Identificação de Navios, esta informação pode ser incluída voluntariamente.

(nota 4) Cortar o que não interessa.

Modelo de certificado de segurança radioelétrica para navio de carga
CERTIFICADO DE SEGURANÇA RADIOELÉCTRICA PARA NAVIO DE
CARGA

O presente certificado tem um suplemento com a relação de equipamento radioelétrico (modelo E).

(Selo oficial) (Estado)

Emitido segundo as disposições da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, e emendas em vigor, sob a autoridade do Governo de

...

(Nome do Estado)

por

...

(Pessoa ou organização autorizada)

Características do navio (ver nota 1):

Nome do navio ...

Distintivo do navio em número ou letras ...

Porto de registo ...

Arqueação bruta ...

Áreas marítimas nas quais o navio está certificado a operar (regra IV/2) ...

Número IMO (ver nota 2) ...

Data do assentamento da quilha ou estado equivalente de construção ou, onde aplicável, data em que se iniciaram trabalhos de uma grande transformação ou alteração ...

Certifica:

1 - Que o navio foi vistoriado conforme as prescrições da regra I/9 da Convenção.

2 - Que a vistoria mostrou:

2.1 - Que o navio satisfazia aos requisitos da Convenção no que diz respeito às instalações radioelétricas;

2.2 - Que o funcionamento do equipamento de radiocomunicações utilizado nos meios de salvação satisfazia aos requisitos da Convenção;

3 - Que um certificado de isenção foi/não foi (ver nota 3) emitido.

O presente certificado é válido até ...

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

... ..

(Data de emissão) (Assinatura da pessoa autorizada a emitir o certificado)

(Selo ou carimbo, conforme apropriado, da autoridade que emite o certificado)

(nota 1) Em alternativa, as características do navio podem ser apresentadas sob a forma de tabela.

(nota 2) De acordo com a Resolução A.600(15) - Esquema Numérico da IMO de Identificação de Navios, esta informação pode ser incluída voluntariamente.

(nota 3) Cortar o que não interessa.

Modelo de certificado de isenção
CERTIFICADO DE ISENÇÃO

(Selo oficial) (Estado)

Emitido segundo as disposições da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, e emendas em vigor, sob a autoridade do Governo de

...

(Nome do Estado)

por

...

(Pessoa ou organização autorizada)

Características do navio (ver nota 1):

Nome do navio ...

Distintivo do navio em número ou letras ...

Porto de registo ...

Arqueação bruta ...

Número IMO (ver nota 2) ...

Certifica que, sob a autoridade conferida pela regra ... da Convenção, o navio está isento dos requisitos ... da Convenção.

Condições, caso existam, em que o certificado de isenção é concedido: ...

Viagens, se aplicável, para as quais o certificado de isenção é concedido: ...

O presente certificado é válido até ... enquanto o certificado ..., ao qual este certificado está junto, permanecer válido.

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

... ..

(Data de emissão) (Assinatura da pessoa autorizada a emitir o certificado)

(nota 1) Em alternativa, as características do navio podem ser apresentadas sob a forma de tabela.

(nota 2) De acordo com a Resolução A.600(15) - Esquema Numérico da IMO de Identificação de Navios, esta informação pode ser incluída voluntariamente.

RESOLUÇÃO N.º 2

Relações de equipamento como suplementos ao certificado de segurança para navio de passageiros, ao certificado de segurança do equipamento para navio de carga e ao certificado de segurança radioelétrica para navio de carga da Convenção SOLAS.

A Conferência:

Tendo adoptado as emendas à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974 (Convenção SOLAS) (daqui em diante designada «a Convenção»), respeitantes às radiocomunicações do Sistema Mundial de Socorro e de Segurança Marítima (GMDSS), nelas incluindo os modelos revistos do certificado de segurança para navio de passageiros, do certificado de segurança do equipamento para navio de carga e do certificado de segurança radioelétrica para navio de carga;

Notando que a regra I/12, a), v), da Convenção, conforme emendada, prescreve que os referidos certificados de segurança devem ter suplementos com relações de equipamento adoptadas pela presente Conferência;

Tendo considerado os projectos de modelos das relações de equipamento elaborados pela Comissão de Segurança Marítima na sua 55.ª sessão:

1 - Adopta os modelos de relações de equipamento como suplemento ao certificado de segurança para navio de passageiros, ao certificado de segurança do equipamento para navio de carga e ao certificado de segurança radioelétrica para navio de carga, da Convenção SOLAS, juntos à presente resolução.

2 - Decide que as relações de equipamento em anexo à presente resolução deverão ser emendadas conforme os procedimentos prescritos no artigo VIII da Convenção, aplicáveis às emendas ao anexo à Convenção, com exclusão do capítulo I.

ANEXO
Relações de equipamento

Relação de equipamento para o certificado de segurança para navio de passageiros (modelo P)

A presente relação deve estar sempre junta ao certificado de segurança para navio de passageiros.

RELAÇÃO DE EQUIPAMENTO PARA SATISFAZER À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR, 1974, E EMENDAS DE 1988.

1 - Características do navio:

Nome do navio ...

Distintivo do navio em número ou letras ...

Número de passageiros para que o navio foi certificado ...

Número mínimo de pessoas com as qualificações exigidas para operar as instalações radioelétricas ...

2 - Descrição dos meios de salvação:

(ver documento original)

3 - Descrição dos meios radioelétricos:

(ver documento original)

4 - Métodos utilizados para assegurar a disponibilidade das instalações radioelétricas (regras IV/15.6 e 15.7):

4.1 - Duplicação do equipamento ...

4.2 - Manutenção em terra ...

4.3 - Capacidade de manutenção de bordo ...

5 - Navios construídos antes de 1 de Fevereiro de 1995 que não satisfazem a todos os requisitos aplicáveis do capítulo IV da Convenção emendada em 1988 (ver nota 3').

(ver documento original)

6 - Navios construídos antes de 1 de Fevereiro de 1992 que não satisfazem plenamente aos requisitos aplicáveis do capítulo III da Convenção emendada em 1988 (ver nota 4):

(ver documento original)

Certifica que a presente relação está correcta em todos os seus aspectos.

Emitida em ... (local de emissão da relação)

... ..

(Data da emissão) (Assinatura da pessoa devidamente autorizada a emitir a relação).

(Selo ou carimbo, conforme apropriado, da autoridade que emite a relação)

(nota 3') Esta secção não terá de figurar na relação junta aos certificados emitidos depois de 1 de Fevereiro de 1999.

(nota 4) Esta secção não terá de figurar na relação junta aos certificados emitidos depois de 1 de Fevereiro de 1995.

Relação de equipamento para o certificado de segurança do equipamento para navio de carga (modelo E)

A presente relação deve estar sempre junta ao certificado de segurança do equipamento para navio de carga.

RELAÇÃO DE EQUIPAMENTO PARA SATISFAZER À CONVENÇÃO
INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR,
1974, E EMENDAS DE 1988.

1 - Características do navio:

Nome do navio ...

Distintivo do navio em número ou letras ...

2 - Descrição dos meios de salvação:

(ver documento original)

3 - Navios construídos antes de 1 de Fevereiro de 1992 que não satisfazem plenamente às prescrições aplicáveis do capítulo III da Convenção e emendas de 1988 (ver nota 2):

(ver documento original)

Certifica que a presente relação está correcta em todos os seus aspectos.

Emitida em ... (local de emissão da relação).

... ..

(Data da emissão) (Assinatura da pessoa devidamente autorizada a emitir a relação)

(Selo ou carimbo, conforme apropriado, da autoridade que emite a relação)

(nota 2) Esta secção não deverá figurar na relação junta aos certificados emitidos depois de 1 de Fevereiro de 1995.

Relação de equipamento para o certificado de segurança radioelétrica para navio de carga (modelo R)

A presente relação deve estar sempre junta ao certificado de segurança radioelétrica para navio de carga.

RELAÇÃO DE EQUIPAMENTO RADIOELÉCTRICO PREVISTO PARA
SATISFAZER À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA
DA VIDA HUMANA NO MAR, 1974, E EMENDAS DE 1988.

1 - Características do navio:

Nome do navio ...

Distintivo do navio, em número ou letras ...

Número mínimo de pessoas com as qualificações exigidas para operar as instalações radioelétricas ...

2 - Descrições dos meios radioelétricos:

(ver documento original)

3 - Métodos utilizados para assegurar a disponibilidade das instalações radioelétricas (regras IV/15.6 e 15.7):

3.1 - Duplicação do equipamento ...

3.2 - Manutenção em terra ...

3.3 - Capacidade de manutenção de bordo ...

4 - Navios construídos antes de 1 de Fevereiro de 1995 que não satisfazem a todas as prescrições aplicáveis do capítulo IV da Convenção emendada em 1988 (ver nota 2'):

4.1 - Navios que devem possuir instalação radiotelegráfica conforme a Convenção em vigor antes de 1 de Fevereiro de 1992:

(ver documento original)

4.2 - Navios que devem possuir instalação radiotelefónica conforme a Convenção em vigor antes de 1 de Fevereiro de 1992:

(ver documento original)

Certifica que a presente relação está correcta em todos os seus aspectos.

Emitida em ... (local de emissão da relação).

... ..

(Data da emissão) (Assinatura da pessoa devidamente autorizada a emitir a relação)

(Selo ou carimbo, conforme apropriado, da autoridade que emite a relação)

(nota 2') Esta secção não necessita de figurar na relação junta aos certificados emitidos depois de 1 de Fevereiro de 1999.

RESOLUÇÃO N.º 3

Recomendação sobre a implementação antecipada de elementos do sistema Mundial de Socorro e de Segurança Marítima (GMDSS)

A Conferência:

Tendo adoptado as emendas à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974 (Convenção SOLAS), respeitantes às radiocomunicações para a implementação do Sistema Mundial de Socorro e de Segurança Marítima (GMDSS);

Notando a Resolução A.617(15), intitulada «Implementação do sistema NAVTEX como componente do sistema mundial de avisos aos navegantes», que, entre outros, convida os Governos Membros a iniciar as difusões NAVTEX tão cedo quanto praticável;

Notando também que a utilização de estações terrenas de navio (SES) está prevista nas directivas sobre as equivalências de equipamento com o objectivo de colocar em serviço elementos do GMDSS (circular MSC/Cir. 417);

Notando ainda que no projecto de resolução da Assembleia sobre o uso a bordo de radiobalizas de localização de sinistros por satélite (EPIRB/SAT), aprovada pela Comissão de Segurança Marítima na sua 55.^a sessão, recomenda às administrações que encorajem a instalação de radiobalizas por satélite de libertação automática antes da data de entrada em vigor dos requisitos das emendas de 1988 ao capítulo IV da Convenção SOLAS sobre o uso a bordo de radiobalizas por satélite;

Notando especialmente que a Conferência Administrativa Mundial de Radiocomunicações para os Serviços Móveis, 1987, adoptou novas disposições do Regulamento das Radiocomunicações e adoptou a Resolução n.º 331, relativa à implementação das disposições do Sistema Mundial de Socorro e de Segurança Marítima (GMDSS) e a continuação das actuais disposições de socorro e de segurança, e ainda a Resolução n.º 322 (revista), relativa a estações costeiras e às estações terrenas costeiras com responsabilidade de escuta em certas frequências em ligação com a implementação das comunicações de socorro e segurança para o Sistema Mundial de Socorro e de Segurança Marítima (GMDSS);

Tendo em conta o facto de que os requisitos relativos à chamada selectiva digital (DSC) aplicáveis a todos os navios e os relativos à existência a bordo do equipamento telegráfico de impressão directa (NBDP) de ondas decamétricas (HF) aplicáveis aos navios de uma arqueação bruta igual ou superior a 300 t mas inferior a 1600 t devem ser mantidos em estudo, conforme a Resolução A.606(15), concernente à revisão e à avaliação do GMDSS;

Sendo de parecer que os elementos do GMDSS tais como o sistema NAVTEX, as SES, as EPIRB/SAT, a DSC e a NBDP em ondas decamétricas (HF) contribuirão de forma decisiva para a salvaguarda da vida humana no mar:

1 - Recomenda que o sistema NAVTEX, as EPIRB/SAT e as SES, como elementos do GMDSS, sejam introduzidas o mais cedo possível.

2 - Convida a Comissão de Segurança Marítima a manter estas questões em revisão e a tomar as medidas apropriadas para encorajar a utilização antecipada destes elementos.

3 - Pede instantemente à Comissão de Segurança Marítima para terminar a revisão da DSC para todos os navios e a da NBDP em ondas decamétricas (HF), conforme a Resolução A.606(15), antes de 1 de Fevereiro de 1992, e de examinar, entre outras, a possibilidade de utilizar a NBDP em ondas decamétricas (HF) como alternativa à DSC em ondas decamétricas (HF).

RESOLUÇÃO N.º 4

Recomendação sobre a implementação antecipada dos meios da salvação radioelétricos do GMDSS

A Conferência:

Tendo adoptado as emendas à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974 (Convenção SOLAS), relativas às radiocomunicações para o Sistema Mundial de Socorro e de Segurança Marítima (GMDSS);

Notando que as emendas entrarão em vigor em 1 de Fevereiro de 1992 e que estas emendas incluirão novos requisitos de equipamento de radiocomunicações para os meios de salvação;

Notando ainda que os meios de salvação de radiocomunicações instalados antes de 1 de Fevereiro de 1992, em conformidade com as emendas de 1983 à Convenção SOLAS, deverão ser substituídos em 1 de Fevereiro de 1995 no que se refere às EPIRB de embarcações e jangadas salva-vidas e equipamentos radiotelefónicos de ondas métricas (VHF);

Reconhecendo que é necessário que o período de amortização do equipamento dos navios seja o mais longo possível;

Reconhecendo ainda que o uso, o mais cedo possível, dos meios de salvação radioelétricos destinados ao GMDSS melhorará a segurança no mar;

Tendo em conta o facto de que não se exige que o novo equipamento prescrito para as embarcações e jangadas salva-vidas no âmbito do GMDSS possa dar o alerta antes da entrada em serviço das radiobalizas de localização de sinistros por satélite (EPIRB/SAT):

1 - Recomenda às administrações para encorajar:

a) A aplicação, no mais curto prazo, das disposições do GMDSS relativas aos meios de salvação radioelétricos, em preferência das emendas de 1983 à Convenção SOLAS, 1974;

b) A existência a bordo dos navios de uma EPIRB/SAT ou a assegurar que estes satisfaçam, conforme aplicável, aos requisitos das regras III/6.2.1 ou 6.2.2 ou a estas duas regras das emendas SOLAS, 1983.

2 - Recomenda ainda que, sempre que existir a bordo um meio de transmissão de sinais para localização, as administrações aceitem uma EPIRB por satélite como equivalente às EPIRB das embarcações e jangadas salva-vidas prescritas na regra III/6.2.3 das emendas de 1983 à Convenção SOLAS de 1974.

RESOLUÇÃO N.º 5

Revisões dos requisitos da regra IV/15.7 da Convenção SOLAS

A Conferência:

Tendo adoptado as emendas à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974 (Convenção SOLAS), relativas às radiocomunicações para a implementação do Sistema Mundial de Socorro e de Segurança Marítima (GMDSS);

Reconhecendo que o funcionamento do GMDSS depende da implementação de forma eficaz do GMDSS pelos Governos Contratantes;

Reconhecendo ainda que os Governos Contratantes serão chamados a avaliar continuamente os requisitos do GMDSS e os meios de atingir os fins e os objectivos que ali são fixados;

Notando as disposições da regra IV/15.7, que remete para recomendações sobre os métodos de manutenção do equipamento, as quais deverão ser elaboradas pela Organização:

Pede à Comissão de Segurança Marítima que reveja, com intervalos regulares, os requisitos da regra IV/15.7 à luz da experiência adquirida.

Pede ainda ao Secretário-Geral para difundir os resultados destas revisões periódicas pelos Governos Contratantes para sua consideração.

RESOLUÇÃO N.º 6

Recomendação sobre a aplicação das disposições administrativas, financeiras e operacionais ao Sistema Mundial de Socorro e de Segurança Marítima (GMDSS).

A Conferência:

Tendo adoptado as emendas à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974 (Convenção SOLAS), relativas às radiocomunicações para o Sistema Mundial de Socorro e de Segurança Marítima (GMDSS);

Notando a Resolução A.607(15) da Assembleia sobre as disposições administrativas, financeiras e operacionais ligadas ao GMDSS, que convida especialmente a Comissão de Segurança Marítima a resolver as questões de fundo antes da presente Conferência;

Notando igualmente a Resolução A.523(13) da Assembleia sobre as despesas inerentes às mensagens de socorro, de urgência e de segurança encaminhadas pelo sistema INMARSAT;

Notando ainda que o Conselho da Organização Internacional de Satélites Marítimos (INMARSAT) decidiu, na sua 10.^a sessão, que nenhum custo seria aplicado a nível do segmento espacial às mensagens de socorro, conforme a sua definição no Regulamento das Radiocomunicações, e que um certo número de estações terrenas costeiras já aceitam encaminhar gratuitamente certos tipos de tráfego relacionados com a segurança, como os pareceres médicos, os avisos meteorológicos, os avisos de perigo para a navegação;

Tendo em conta o facto de que o Conselho da INMARSAT ainda não tomou uma decisão sobre os custos de todos os tipos de comunicações por satélite ligadas ao tráfego de socorro e de

segurança incluído no GMDSS, entre outros os alertas de socorro em certas circunstâncias, a coordenação das operações de busca e de salvamento, os avisos meteorológicos, os comunicados de posição de navio, conforme descritos nos princípios de taxaço actualizados pela segunda reunião de peritos sobre o financiamento das comunicações internacionais de socorro e de segurança por satélite;

Sendo de parecer que as disposições sobre o financiamento de todas as comunicações de socorro e de segurança via satélite devem ser concertadas tão rapidamente quanto possível:

1 - Convida o Conselho da INMARSAT a aprovar os princípios a aplicar na taxaço, recomendados pela segunda reunião de peritos, bem como as disposições operacionais que podem facilitar o uso pelas administrações dos serviços da INMARSAT, os quais constituirão elementos importantes do GMDSS.

2 - Pede ao Secretário-Geral da Organização para submeter a presente resolução à atenção da:

a) INMARSAT e solicitar ao director-geral que comunique à Organização a decisão que o Conselho da INMARSAT tome a este respeito;

b) União Internacional das Telecomunicações (UIT) e convidar o Secretário-Geral para que solicite aos órgãos competentes da União que examinem com urgência os princípios de taxaço e de taxaço a ser aplicados pelo uso das redes de telecomunicações públicas no quadro do GMDSS.

3 - Pede à Comissão de Segurança Marítima para rever as disposições financeiras antes da data de implementação do GMDSS.

RESOLUÇÃO 7

Recomendação sobre a codificação das radiobalizas de localização de sinistros por satélite que operam no sistema COSPAS-SARSAT

A Conferência:

Tendo adoptado as emendas à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974 (Convenção SOLAS), relativas às radiocomunicações para o Sistema Mundial de Socorro e de Segurança Marítima (GMDSS);

Notando que a resolução da Conferência que recomenda a implementação antecipada de elementos do GMDSS, entre outros, faz referência às radiobalizas de localização de sinistros por satélite (EPIRB/SAT);

Notando ainda que o sistema COSPAS-SARSAT permite a utilização de diferentes protocolos para codificar as radiobalizas por satélite e que, em especial, a identificação pode ser feita quer por um número de série quer utilizando as identificações no serviço móvel marítimo, conforme definidas no Regulamento das Radiocomunicações da União Internacional das Telecomunicações;

Sendo de parecer que uma identificação segura e fiável dos navios em perigo contribui de forma determinante para uma boa condução das operações de busca e salvamento:

1 - Convida a Comissão de Segurança Marítima da Organização a examinar esta questão quer no aspecto operacional quer no aspecto técnico e a tomar medidas para que o protocolo utilizado de codificação das EPIRB permita uma identificação tão segura quanto possível dos navios em perigo.

2 - Convida o Conselho da COSPAS-SARSAT a examinar urgentemente a questão com a UIT, de acordo com as recomendações da CCIR, e a ajudar a Comissão de Segurança Marítima a tomar a sua decisão.

RESOLUÇÃO N.º 8

Promoção da cooperação técnica relativa ao GMDSS

A Conferência:

Tendo adoptado as emendas à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974 (Convenção SOLAS), respeitantes às radiocomunicações para o Sistema Mundial de Socorro e de Segurança Marítima (GMDSS);

Consciente da importância que revestem as técnicas modernas de radiocomunicações para melhorar quer a salvaguarda da vida humana no mar quer a cooperação internacional ao nível dos recursos técnicos e científicos;

Reconhecendo que os Governos Contratantes da Convenção SOLAS, emendada em 1988, serão chamados a tomar disposições a fim de

assegurar o funcionamento eficaz do GMDSS e a assumir plenamente a responsabilidade de tais disposições;

Convencida de que a promoção da cooperação técnica a nível intergovernamental permitirá acelerar a implementação da Convenção SOLAS, emendada em 1988, pelos Governos Contratantes que não possuem ainda recursos técnicos e científicos necessários;

Notando com satisfação que a Organização Marítima Internacional atribuiu, no seu programa geral, um elevado grau de prioridade à cooperação técnica:

1 - Regista com satisfação a assistência que a Organização fornece aos países em desenvolvimento para lhes permitir melhorar as suas instalações e serviços marítimos conforme as normas técnicas mundiais, incluindo as normas relativas às radiocomunicações.

2 - Pede instantemente aos Governos Contratantes, em consulta com a Organização Marítima Internacional e com a ajuda desta, para promoverem o fornecimento de apoio aos Estados que peçam assistência técnica e fornecer este apoio em condições comerciais razoáveis, quanto:

a) À formação do pessoal necessário; e

b) Ao fornecimento do equipamento e das instalações necessários para a implementação do GMDSS.

3 - Pede além disso instantemente aos Governos Contratantes para aplicarem as medidas acima referidas sem esperarem a entrada em vigor das emendas que ela adoptou.

4 - Convida a Organização, em colaboração com outras agências especializadas das Nações Unidas, conforme apropriado, especialmente a União Internacional das Telecomunicações e a Organização Meteorológica Mundial, a prosseguir nos esforços acima referidos e, quando necessário, a procurar a colaboração da Organização Hidrográfica Internacional, da Organização Internacional de Satélites Marítimos, do Conselho da COSPAS-SARSAT e da Universidade Marítima Mundial.

5 - Pede ao Secretário-Geral da Organização para se esforçar por obter os fundos necessários às ajudas aos Estados que requeiram uma assistência técnica para implementar as emendas que adoptou.