

Decreto do Governo n.º 78/83
Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a
Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974

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

Artigo único. É aprovado para adesão o Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974, cujos textos em inglês e a respectiva tradução para português vão anexos ao presente decreto.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 29 de Setembro de 1983. - Mário Soares - Carlos Alberto da Mota Pinto - Jaime José Matos da Gama.

Assinado em 4 de Outubro de 1983.

Publique-se.

O Presidente da República, ANTÓNIO RAMALHO EANES.

Referendado em 6 de Outubro de 1983.

O Primeiro-Ministro, Mário Soares.

Protocolo de 1978 Relativo à Convenção Internacional para a
Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974

As Partes do presente Protocolo,

Sendo Partes da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, elaborada em Londres em 1 de Novembro de 1974;

Reconhecendo o importante contributo que pode ser dado pela Convenção acima mencionada na promoção da segurança dos navios e outros bens no mar e das vidas das pessoas embarcadas;

Reconhecendo também a necessidade de aperfeiçoar a segurança dos navios, particularmente a dos navios-tanques;

Considerando que este objectivo pode ser melhor alcançado com a conclusão de um Protocolo Relativo à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974,

acordaram no seguinte:

ARTIGO I Obrigações gerais

As Partes do presente Protocolo comprometem-se a dar cumprimento às prescrições do presente Protocolo e seu anexo, o qual constitui uma parte integrante do presente Protocolo. Qualquer referência ao presente Protocolo constitui ao mesmo tempo uma referência ao seu anexo.

ARTIGO II Aplicação

1 - As prescrições dos artigos II, III [excepto parágrafo a)], IV, VI, b), c) e d), VII e VIII da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974 (daqui em diante referida como «a Convenção») estão incluídas no presente Protocolo, desde que as referências naqueles artigos à Convenção e aos Governos contratantes sejam tomadas como referências ao presente Protocolo e às Partes do presente Protocolo, respectivamente.

2 - Qualquer navio a que o presente Protocolo se aplique deve cumprir com as prescrições da Convenção, alteradas pelas modificações e adições contidas no presente Protocolo.

3 - Relativamente aos navios das Partes não contratantes da Convenção e do presente Protocolo, as Partes do presente Protocolo devem aplicar os requisitos da Convenção e do presente Protocolo, na medida do necessário, para assegurar que tais navios não beneficiem de tratamento mais favorável.

ARTIGO III Comunicação de informações

As Partes do presente Protocolo comprometem-se a comunicar e a depositar junto do secretário-geral da Organização Marítima Consultiva Intergovernamental, (daqui em diante referida como «a Organização») uma lista dos peritos designados ou organizações reconhecidas, que estão autorizadas a actuar em seu nome na aplicação das medidas para a salvaguarda da vida humana no mar, para circulação pelas Partes e conhecimento dos seus funcionários. A Administração, portanto, deve notificar a Organização das responsabilidades específicas e condições da autoridade delegada nos peritos designados ou organizações reconhecidas.

ARTIGO IV

Assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e adesão

1 - O presente Protocolo está aberto para assinatura na sede da Organização de 1 de Junho de 1978 até 1 de Março de 1979, e em seguida manter-se-á aberto à adesão. Sujeitos às prescrições do parágrafo 3 deste artigo, os Estados podem tornar-se Partes do presente Protocolo por:

a) Assinatura sem reserva quanto a 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 efectua-se pelo depósito de um instrumento apropriado junto do secretário-geral da Organização.

3 - A assinatura sem reserva, ratificação, aceitação, aprovação ou adesão do presente Protocolo só pode ser efectuada pelos Estados que tenham assinado sem reserva, ratificado, aceite, aprovado ou aderido à Convenção.

ARTIGO V

Entrada em vigor

1 - O presente Protocolo entra em vigor 6 meses após a data na qual não menos de 15 Estados, cujas frotas mercantes somadas constituam pelo menos 50% da tonelagem bruta da frota mercante mundial, se tenham tornado Partes dele de acordo com o artigo IV do presente Protocolo, estipulando-se, contudo, que o presente Protocolo não entrará em vigor antes da Convenção.

2 - Qualquer instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, depositado depois da data do presente Protocolo entrar em vigor, produz efeito 3 meses depois da data do depósito.

3. Qualquer instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão depositado depois da data em que uma alteração ao presente Protocolo é considerada ter sido aceite, de acordo com o artigo VIII da Convenção, aplica-se ao Protocolo na sua forma modificada.

ARTIGO VI Denúncia

1 - O presente Protocolo pode ser denunciado por qualquer Parte em qualquer momento após expirados 5 anos depois da data em que o presente Protocolo entrou em vigor para essa Parte.

2 - A denúncia é efectuada por depósito de um instrumento de denúncia junto do Secretário-Geral da Organização.

3 - A denúncia produz efeito um ano após a recepção do instrumento de denúncia pelo Secretário-Geral da Organização, a não ser que nele se especifique um período mais longo.

4 - A denúncia da Convenção por uma Parte é considerada como uma denúncia do presente Protocolo por essa Parte.

ARTIGO VII Depositário

1 - O presente Protocolo deve ser depositado junto do Secretário-Geral da Organização (daqui em diante referido como «o Depositário»).

2 - O Depositário:

a) Informará todos os Estados que assinaram o presente Protocolo, ou a ele aderiram, de:

i) Cada nova assinatura ou depósito de um instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, bem como da respectiva data;

ii) A data de entrada em vigor do presente Protocolo;

iii) O depósito de qualquer instrumento de denúncia do presente Protocolo, bem como a data na qual foi recebido e a data em que a denúncia se torna efectiva;

b) Transmitirá cópias autenticadas e certificadas do presente Protocolo a todos os Estados que assinaram o presente Protocolo ou a ele aderiram.

3 - Logo que o presente Protocolo entre em vigor, uma cópia autenticada e certificada do mesmo é transmitida pelo Depositário ao

Secretariado das Nações Unidas para registo e publicação, de acordo com o artigo 102.º da Carta das Nações Unidas.

ARTIGO VIII Línguas

O presente Protocolo está redigido num original único em chinês, espanhol, francês, inglês e russo, sendo cada texto igualmente autêntico. Serão preparadas traduções oficiais em alemão, árabe e italiano, as quais serão depositadas juntamente com o original assinado.

Em testemunho do que os abaixo assinados, devidamente autorizados para este efeito pelos seus Governos, assinaram o presente Protocolo.

Feito em Londres no dia 17 de Fevereiro de 1978.

ANEXO

Modificações e adições à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974

CAPÍTULO I Disposições gerais

PARTE A Aplicação, definições, etc.

Regra 2 Definições

O parágrafo seguinte é acrescentado ao texto existente:

n) «Idade de um navio» significa o período de tempo decorrido desde o ano de construção que consta nos documentos de registo.

PARTE B Vistorias e certificados

Regra 6 Inspeção e vistoria

O texto existente da regra 6 é substituído pelo seguinte:

a) A inspecção e vistoria dos navios, no que respeita à execução das prescrições das presentes regras e à concessão de isenções, devem ser efectuadas por funcionários da Administração. A Administração pode, contudo, delegar as inspecções e vistorias quer em peritos nomeados para esse fim, quer em organizações por ela reconhecidas.

b) A Administração deve instituir sistemas de inspecções não programadas a levar a efeito durante o período de validade do certificado. Tais inspecções devem assegurar que o navio e o seu equipamento estão em condições satisfatórias para o serviço a que o navio é destinado. Estas inspecções podem ser feitas pelos seus próprios serviços de inspecção, ou por peritos nomeados, ou por organizações reconhecidas ou ainda por outras Partes a pedido da Administração. Quando a Administração, de acordo com o previsto nas regras 8 e 10 deste capítulo, impõe vistorias anuais obrigatórias, as inspecções não programadas acima indicadas não devem ser obrigatórias.

c) A Administração que nomeie peritos ou reconheça organizações para efectuar inspecções e vistorias de acordo com os parágrafos a) e b) desta regra deve dar, como mínimo, poder ao perito nomeado ou organização reconhecida para:

i) Exigir reparações ao navio; e

ii) Efectuar as inspecções e vistorias, se requeridas pelas autoridades competentes do Estado do porto onde o navio se encontra.

A Administração deve notificar a Organização das responsabilidades específicas e condições de delegação da autoridade nos peritos nomeados ou organizações reconhecidas.

d) Quando um perito nomeado ou organização reconhecida verifica que as condições do navio ou do seu equipamento não correspondem essencialmente aos pormenores do certificado ou são tais que o navio não está em condições de sair para o mar, sem perigo para o navio ou pessoas embarcadas, tal perito ou organização deve assegurar-se imediatamente de que são tomadas medidas correctivas e deve notificar a Administração sem demora. Se tais medidas correctivas não forem tomadas, o certificado respectivo deve ser retirado e a Administração imediatamente notificada; e, se o navio está no porto de outra Parte, as autoridades competentes do país desse porto devem ser também notificadas imediatamente. Quando um funcionário da Administração, um perito nomeado ou uma

organização reconhecida tenha notificado as autoridades competentes do país do porto, o Governo do país do respectivo porto deve dar a tal funcionário, perito ou organização toda a assistência necessária para desempenhar as suas funções de acordo com esta regra. Quando necessário, o Governo do país do porto deve assegurar que o navio não saia para o mar até estar em condições de iniciar a viagem ou deixar o porto com o fim de demandar um estaleiro para proceder à reparação apropriada, sem perigo para o navio ou pessoas embarcadas.

e) Em qualquer caso, a Administração deve garantir que as inspecções e vistorias sejam efectuadas completa e eficientemente e deve tomar as necessárias providências para satisfazer esta obrigação.

Regra 7 Vistorias a navios de passageiros

O texto existente do parágrafo b), iii), é substituído pelo seguinte:

b) ...

iii) Uma vistoria geral ou parcial, de acordo com as circunstâncias, deve ser feita depois de uma reparação resultante das investigações prescritas na regra 11 deste capítulo ou quando seja feita qualquer reparação ou substituição importante. A vistoria deve ser feita de forma a assegurar que as reparações ou substituições necessárias foram efectivamente feitas, que o material e a mão-de-obra utilizados em tais reparações ou alterações são totalmente satisfatórios e que o navio satisfaz em todos os aspectos aos requisitos da Convenção, do presente Protocolo e das Regras Internacionais para Evitar Abalroamentos no Mar, em vigor, e às leis, decretos, ordens e regulamentos promulgados pela Administração.

Regra 8 Vistorias aos meios de salvação e outro equipamento de navios de carga

O texto existente da regra 8 é substituído pelo seguinte:

a) 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, a sonda acústica, a girobússola e as instalações de extinção de incêndios e de gás inerte dos navios de carga a que se

aplicam os capítulos II-1, II-2, III e V da Convenção e o presente Protocolo devem ser sujeitos a vistoria inicial e vistorias subsequentes, como previsto para os navios de passageiros na regra 7 do capítulo I da Convenção e no presente Protocolo, substituindo 12 meses por 24 meses na alínea ii) do parágrafo a) dessa regra. As vistorias devem abranger os planos de combate a incêndios a bordo de navios novos, assim como escadas de pilotos, escadas mecânicas de pilotos, faróis, balões e aparelhos de sinalização sonora, a bordo de navios novos ou existentes, com o fim de se verificar se satisfazem em todos os pontos aos requisitos da Convenção e do presente Protocolo e do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, em vigor, quando aplicável.

b) Em navios-tanques de 10 ou mais anos de existência devem ser feitas vistorias intermédias anuais dentro dos 3 meses antes ou depois de data em que o certificado de segurança do equipamento para navio de carga complete 1 ano, para assegurar que os equipamentos prescritos no parágrafo a) desta regra se mantêm de acordo com a regra 11 deste capítulo e que estão em boas condições de funcionamento.

Estas vistorias intermédias devem ser registada, no verso do certificado de segurança do equipamento para navio de carga, emitido de acordo com a regra 12, a), iii), do capítulo I da Convenção.

Regra 10

Vistorias ao casco, máquinas e equipamento de navios de carga

O texto existente da regra 10 é substituído pelo seguinte:

a) O casco, as máquinas e o equipamento (além dos componentes cobertos por um certificado de segurança do equipamento para navio de carga, um certificado de segurança da radiotelegrafia para navio de carga ou um certificado de segurança radiotelefónica para navio de carga) de um navio de carga devem ser vistoriados depois do seu acabamento e seguidamente, com os intervalos de tempo julgados necessários pela Administração, de modo a garantir que o seu estado é inteiramente satisfatório, com a seguinte periodicidade:

i) Em intervalos especificados pela Administração e não superiores a 5 anos (vistorias periódicas);

ii) Adicionalmente a tais vistorias periódicas, um navio-tanque de 10 ou mais anos de existência deve ser submetido no mínimo a uma

vistoria intermédia durante o período de validade do seu certificado de segurança de construção para navio de carga. Nos casos em que só seja efectuada uma vistoria intermédia durante o período de validade do certificado, ela não deve ser efectuada nem 6 meses antes nem 6 meses depois da data de metade do período da validade desse certificado.

b) As vistorias inicial e periódica devem ser executadas de forma que permitam garantir que o arranjo, materiais e escantilhões das estruturas, caldeiras e outros recipientes de pressão, seus acessórios, máquinas principal e auxiliares, incluindo máquina do leme e sistemas de controle associados, instalação eléctrica e outros equipamentos estão em condições satisfatórias para o serviço a que o navio se destina. No caso de navios-tanques, tais inspecções devem incluir também inspecções ao fundo exterior do navio, casa das bombas, sistemas de encanamentos de carga e combustível, respiradouros, válvulas de vácuo e pára-chamas.

c) A vistoria intermédia dos navios-tanques de 10 ou mais anos de existência deve incluir a inspecção ao equipamento da máquina do, leme e sistema de controle associados, casa das bombas, sistemas de encanamentos de carga e combustível no convés e na casa das bombas, respiradouros, válvulas de vácuo e pára-chamas, instalações eléctricas nas zonas perigosas e o fundo exterior do navio. Adicionalmente à inspecção visual da instalação eléctrica deve ser verificada a resistência de isolamento do equipamento eléctrico nas zonas perigosas. Se, em consequência do exame, existirem dúvidas no que respeita às condições dos encanamentos, devem-se tomar as medidas adicionais que se considerarem necessárias, tais como provas de pressão e determinação da espessura. Tais vistorias intermédias devem ser registadas no certificado de segurança de construção para navios de carga, emitido de acordo com a regra 12, a), ii), do capítulo I da Convenção.

d) Uma vistoria geral ou parcial, conforme as circunstâncias, deve ser feita, quando necessário, depois de uma investigação de acordo com a regra 11 deste capítulo ou quando sejam feitas reparações ou alterações importantes. A vistoria deve ser executada de tal forma que garanta que as reparações ou alterações necessárias foram efectivamente feitas, que o material e mão-de-obra de tais reparações ou alterações são totalmente satisfatórios e que o navio está apto a iniciar a viagem sem perigo para o mesmo ou para as pessoas a bordo.

Regra 11 Conservação das condições após a vistoria

O texto existente da regra 11 é substituído pelo seguinte:

- a) A condição do navio e seus equipamentos deve ser mantida de acordo com os requisitos da Convenção e do presente Protocolo, a fim de garantir que o navio está em condições de segurança para sair para o mar sem perigo para o navio ou para as pessoas a bordo.
- b) Depois de ter sido completada qualquer vistoria ao navio, conforme as regras 6, 7, 8, 9 ou 10 do capítulo I da Convenção e do presente Protocolo, nenhuma alteração pode ser feita à estrutura, máquinas, equipamento, etc., cobertos pela vistoria sem autorização da Administração.
- c) Quando ocorrer um acidente a um navio ou for detectado um defeito que afecte a segurança do navio, a eficiência ou integridade dos seus meios de salvação ou outro equipamento, o comandante ou o armador deve informar o mais breve possível a Administração, o perito nomeado ou a organização reconhecida responsável pela emissão do respectivo certificado, que investigará se se torna necessário efectuar uma vistoria, nos termos das regras 6, 7, 8, 9 ou 10 do capítulo I da Convenção e do presente Protocolo. Se o navio se encontra num porto de outra Parte, o comandante ou armador deve informar também imediatamente as autoridades competentes do país a que o porto pertence, devendo o perito nomeado ou a organização reconhecida verificar se tal informação foi feita.

Regra 14 Duração e validade dos certificados

O texto existente da regra 14 é substituído pelo seguinte:

- a) Os certificados, excepto o certificado de segurança de construção para navio de carga, certificado de segurança de equipamento para navio de carga e certificado de dispensa, devem ser emitidos por um período máximo de 12 meses. O certificado de segurança de construção para navio de carga deve ser emitido por um período máximo de 5 anos. O certificado de segurança de equipamento para navio de carga deve ser emitido por um período máximo de 24 meses. Os certificados de dispensa não devem ter validade superior à dos certificados a que se referem.

b) Não deve ser permitida qualquer prorrogação do certificado de segurança de construção para navio de carga com o período de validade de 5 anos.

c) Se se realizar uma vistoria nos 2 meses que antecedem o termo do período de validade de um certificado de segurança radiotelegráfica para navio de carga ou um certificado de segurança radiotelefónica para navio de carga, respeitantes a navios de carga de arqueação bruta igual ou superior a 300 t, mas inferior a 500 t, este certificado pode ser retirado e passado novo certificado, cuja validade terminará 12 meses depois da data em que terminava o referido período.

d) Se o período de validade de um certificado, excepto o referido no parágrafo b) desta regra, expirar quando o navio não se encontra num porto do país onde está registado ou onde deva ser vistoriado, a Administração pode prorrogar o certificado, mas tal prorrogação só será concedida com o fim de permitir que o navio complete a sua viagem para o país onde está registado ou onde deve ser vistoriado, e somente quando tal medida se afigure oportuna e razoável.

e) Nenhum certificado deve ser prorrogado nas condições do parágrafo d) desta regra por espaço de tempo superior a 5 meses, e o navio ao qual tenha sido concedida tal prorrogação não poderá, com base na mesma, depois de chegar ao país onde está registado ou ao porto onde deve ser vistoriado, largar novamente sem que obtenha novo certificado.

f) Um certificado, excepto o referido no parágrafo, b) desta regra, que não tenha sido prorrogado de acordo, com as disposições precedentes da presente regra pode ser prorrogado pela Administração por um período de graça máximo de 1 mês além da data de expiração de validade nele indicada.

g) Um certificado deixa de ser válido:

i) Se as inspecções e vistorias não forem efectuadas dentro dos períodos especificados nas regras 7, a), 8, 9 e 10, a), do capítulo I da Convenção e do presente Protocolo ou dentro dos períodos resultantes de prorrogação concedida ao abrigo dos parágrafos d), e) e f) desta regra; ou

ii) Se o navio for transferido para outra bandeira. Um novo certificado só deve ser emitido quando o Governo que o emite verificar que o navio satisfaz completamente os requisitos da regra 11, a) e b), deste capítulo. No caso de, uma transferência entre Partes, se

requerido dentro de 3 meses depois da transferência, o Governo da Parte a que o navio pertencia deve enviar à Administração, o mais breve possível, cópias dos certificados passados ao navio antes da transferência e, se possível, cópias das respectivas vistorias.

Regra 19 Fiscalização

O texto existente da regra 19 é substituído pelo seguinte:

a) Qualquer navio quando no porto de uma outra Parte fica sujeito à fiscalização pelos funcionários devidamente autorizados pelo Governo dessa Parte, no que, respeita à verificação da validade dos certificados emitidos de acordo com a regra 12 ou 13 do capítulo I da Convenção.

b) Tais certificados, se válidos, devem ser aceites, a menos que haja motivo evidente para considerar que a condição do navio ou do seu equipamento não corresponde substancialmente aos pormenores de algum dos certificados ou que o navio e o seu equipamento não estão de acordo com os requisitos da regra 11, a) e b), deste capítulo.

c) Nas circunstâncias do parágrafo b) desta regra ou quando um certificado expirou ou deixou de ser válido, o funcionário que efectua a fiscalização deve tomar medidas para garantir que o navio não sai até estar em condições de prosseguir viagem ou de deixar o porto com o objectivo de seguir para um estaleiro de reparações sem perigo para o navio ou para as pessoas embarcadas.

d) No caso de esta fiscalização dar origem a uma intervenção de qualquer espécie, o funcionário que a efectuar deve informar sem demora, por escrito, o cônsul ou, na sua falta, o representante diplomático mais próximo do país a que o navio pertence de todas as circunstâncias que levaram a considerar necessária a intervenção. Adicionalmente, deve também notificar os peritos nomeados ou as organizações reconhecidas responsáveis pela emissão dos certificados. Os factos relativos à intervenção serão relatados à Organização.

e) A autoridade do país a que o porto pertence deve comunicar às autoridades do próximo porto de escala as condições do navio, além das partes mencionadas no parágrafo d) desta regra, se não estiver em condições de agir como especificado nos parágrafos c) e d) desta regra ou se o navio tiver sido autorizado a prosseguir viagem para o próximo porto de escala.

f) No exercício da fiscalização no âmbito desta regra devem ser feitos todos os esforços para evitar que um navio seja indevidamente, retido ou atrasado. Em consequência, se um navio for indevidamente retido ou atrasado, tem direito a uma indemnização por perdas e danos.

CAPÍTULO II-1

Construção - Subdivisão e estabilidade, máquinas e instalações eléctricas

PARTE A Generalidades

Regra 1 Aplicação

As alíneas seguintes juntam-se ao texto existente do parágrafo b):

b) ...

iii) Sem prejuízo dos requisitos da alínea ii) do presente parágrafo e da alínea iii) do parágrafo a) da presente regra, para os fins do parágrafo d) da regra 29 do presente capítulo, um navio-tanque novo significa um navio-tanque:

1) Para o qual o contrato de construção foi assinado, depois de 1 de Junho de 1979; ou

2) Na ausência de contrato de construção, a sua quilha tenha sido assente ou se encontre numa fase equivalente de construção depois de 1 de Janeiro de 1980; ou

3) A sua entrega tenha sido feita depois de 1 de Junho de 1982; ou

4) Tenha sofrido uma grande alteração ou modificação:

a) Para a qual o contrato tenha sido assinado depois de 1 de Junho de 1979; ou

b) Na ausência de um contrato, os trabalhos tenham começado depois de 1 de Janeiro de 1980; ou

c) Que foi concluída depois de 1 de Junho de 1982;

iv) Para os fins do parágrafo d) da regra 29 do presente capítulo, um navio-tanque existente é um navio-tanque que não é um navio-tanque novo, como definido na alínea iii) do presente parágrafo;

v) Para os fins da alínea iii) do presente parágrafo, a conversão de um navio-tanque existente de 20000 t de porte bruto ou mais, de modo a satisfazer as exigências do presente Protocolo ou o Protocolo de 1978 Relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, não deve ser considerada como uma grande alteração ou modificação.

Regra 2 Definições

Os parágrafos seguintes juntam-se ao, texto existente:

k) O sistema de comando à distância do aparelho de governo é o meio pelo qual os movimentos exigidos ao leme são transmitidos da ponte de navegação aos comandos da unidade de potência do aparelho de governo.

l) O aparelho de governo principal é composto pelas máquinas, unidades de potência do aparelho de governo, se existirem, equipamento auxiliar e dispositivos para aplicação do momento à madre do leme (exemplo, cana do leme ou quadrante) necessários para efectuar o movimento do leme tendo em vista o governo do navio em condições normais de serviço.

m) A unidade de potência do aparelho de governo é:

i) No caso do aparelho de governo eléctrico, um motor eléctrico e o seu equipamento eléctrico associado;

ii) No caso do aparelho de governo electro-hidráulico, um motor eléctrico, o seu equipamento eléctrico e bomba associada;

iii) No caso de outro aparelho de governo hidráulico, um motor de accionamento e bomba associada.

n) O aparelho de governo auxiliar é o equipamento, instalado para efectuar o movimento do leme, a fim de governar o navio em caso de avaria do aparelho de governo principal.

PARTE C
Máquinas e instalações eléctricas

Regra 29
Aparelho de governo

O seguinte parágrafo junta-se ao texto existente:

d) Somente navios-tanques:

i) As disposições seguintes devem ser aplicadas aos navios-tanques novos de 10000 tAB ou superior e, até 2 anos depois da entrada em vigor do presente Protocolo, aos navios-tanques já existentes da mesma tonelagem:

1) Devem ser instalados 2 sistemas de comando à distância do aparelho de governo, cada um dos quais deve ser accionado independentemente da ponte de navegação. Tal não implica duplicação da roda de leme ou da alavanca de comando. No caso de avaria do sistema de comando à distância do aparelho de governo em funcionamento, o outro sistema deve ser capaz de ser operado de imediato, em qualquer momento, a partir de um ponto da ponte de navegação. Cada sistema de comando à distância do aparelho de governo, se for eléctrico, deve ser servido por circuito próprio separado, alimentado pelo circuito de alimentação do aparelho de governo, a partir de um ponto situado dentro da casa da máquina do leme. No caso de avaria na alimentação eléctrica do sistema de comando à distância do aparelho de governo, será dado alarme na ponte de navegação. Os alarmes exigidos neste subparágrafo devem ser simultaneamente sonoros e visuais e devem estar situados na ponte de navegação, numa posição em que possam ser facilmente observados;

2) Deve existir também um comando do aparelho de governo principal na casa da máquina do leme;

3) Na casa da máquina do leme devem existir meios que permitam desligar o sistema de alimentação do circuito do comando à distância do aparelho de governo;

4) Devem existir meios de comunicação entre a ponte de navegação e a casa da máquina do leme;

5) A posição exacta do ângulo do leme deve ser indicada na ponte de navegação. A indicação do ângulo do leme deve ser independente do sistema de comando à distância do aparelho de governo; e

6) A posição angular do leme deve ser identificável na casa da máquina do leme.

H) A todos os navios-tanques novos de 10000 tAB ou superior, além dos requisitos do parágrafo a) e da alínea i) do parágrafo d) da presente regra, devem ser aplicados mais os seguintes:

1) O aparelho de governo principal deve possuir 2 ou mais unidades de potência idênticas e deve ser capaz de fazer funcionar o leme como exigido na alínea ii), 2), do parágrafo d) da presente regra, quer seja accionada por uma ou mais unidades de potência. Tanto quanto seja razoável e praticável, o aparelho de governo principal deve ser concebido de modo que uma única avaria nos seus encanamentos ou numa das unidades de potência não afecte a integridade das restantes partes do aparelho de governo. Todas as uniões mecânicas que façam parte do aparelho de governo e todas as ligações mecânicas com qualquer sistema de comando à distância do aparelho de governo, se existirem, devem ser de construção segura e de confiança, de modo a satisfazer a Administração;

2) O aparelho de governo principal, com o navio no calado máximo, deve ser capaz de levar o leme de 35° de um bordo a 35° do outro bordo, com o navio a navegar a vante, à velocidade máxima de serviço. Nas mesmas condições, deve ser capaz de levar o leme de 35° de um bordo a 30° do outro bordo num tempo não superior a 28 segundos;

3) O aparelho de governo principal deve ser accionado mecanicamente quando tal for necessário para satisfazer os requisitos da alínea ii), 2), do parágrafo d) da presente regra;

4) As unidades de potência do aparelho de governo principal devem ser concebidas de modo a arrancarem automaticamente quando a energia for restabelecida após uma falha desta;

5) No caso de avaria em qualquer das unidades de potência do aparelho de governo, deve tocar um sinal de alarme na ponte de navegação. Todas as unidades de potência do aparelho de governo devem poder ser postas em funcionamento, automática ou manualmente, a partir de uma posição na ponte de navegação;

6) Deve existir um meio alternativo para fornecer energia, quer seja a fonte de energia eléctrica de emergência, quer outra fonte independente localizada no compartimento do aparelho de governo, com capacidade pelo menos suficiente para alimentar automaticamente, dentro de 45 segundos, uma unidade de potência do aparelho de governo, de modo a mover o leme como se especifica abaixo, e para alimentar também o sistema de comando à distância do aparelho de governo e o indicador do ângulo do leme. Aquela fonte de energia independente deve ser usada unicamente para este fim e deve ter capacidade suficiente para meia hora de funcionamento contínuo. A unidade de potência do aparelho de governo, quando alimentada pela fonte de energia alternativa, deve pelo menos ser capaz de levar o leme de 15º de um bordo a 15º do outro bordo, em não mais de 60 segundos, com o navio no calado máximo e a navegar a vante à maior das seguintes velocidades: metade da velocidade máxima de serviço ou 7 nós.

CAPÍTULO II-2

Construção - Prevenção, detecção e extinção de incêndios

PARTE A

Generalidades

Regra 1

Aplicação

As alíneas seguintes juntam-se ao texto existente do parágrafo a).

a) ...

...

iv) Sem prejuízo dos requisitos das alíneas ii) e iii) do presente parágrafo, para os fins da alínea ii) do parágrafo a) das regras 55 e 60 do presente capítulo, um navio-tanque novo significa um navio-tanque:

1) Para o qual o contrato de construção foi assinado depois de 1 de Junho de 1979; ou

2) Na ausência de contrato de construção, a sua quilha tenha sido assente ou se encontre numa fase equivalente de construção depois de 1 de Janeiro de 1980; ou

3) Tenha sido entregue depois de 1 de Junho de 1982; ou

4) Tenha sofrido uma grande alteração ou modificação:

a) Para a qual o contrato tenha sido assinado depois de 1 de Junho de 1979; ou

b) Na ausência de um contrato, os trabalhos tenham começado depois de 1 de Janeiro de 1980; ou

c) Que foi concluída depois de 1 de Junho de 1982.v) Para os fins da alínea ii) do parágrafo a) das regras 55 e 60 do presente capítulo, um navio-tanque existente é um navio-tanque que não seja um navio-tanque novo, tal como é definido na alínea iv) do presente parágrafo.

vi) Para os fins da alínea iv) do presente parágrafo, a conversão de um navio-tanque existente de 20000 tdw ou mais, de modo a satisfazer as exigências do presente Protocolo ou o Protocolo de 1978 Relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, não deve ser considerada como uma grande alteração ou modificação.

Regra 3 Definições

O texto existente do parágrafo v) é substituído pelo seguinte:

v) «Navio leve» significa o deslocamento de um navio, expresso em toneladas métricas, sem carga, combustível, óleo lubrificante, lastro de água, água doce e água de alimentação das caldeiras nos tanques, mantimentos, passageiros e tripulação e respectiva bagagens.

O seguinte parágrafo junta-se ao texto existente:

x) «Petróleo bruto» significa qualquer mistura de hidrocarbonetos líquidos que exista em estado natural na terra, quer seja ou não preparada para o transporte, e inclui:

i) Petróleo bruto do qual possam ter sido extraídas algumas fracções de destilação;

ii) Petróleo bruto ao qual possam ter sido adicionadas algumas fracções de destilação.

PARTE E
Medidas de segurança contra incêndios em navios-tanques

Regra 55
Aplicação

O texto, existente da presente regra é substituído pelo seguinte:

a) Salvo indicação expressa em contrário:

i) A presente Parte deve aplicar-se a todos os navios-tanques novos que transportem petróleo bruto e produtos derivados do petróleo que tenham um ponto de inflamação que não exceda 60°C (140°F) (prova em cadinho fechado), determinado num aparelho de medida do ponto de inflamação de tipo aprovado e cuja pressão de vapor Reid seja inferior à pressão atmosférica, e outros produtos líquidos que apresentem um risco análogo de incêndio; e

ii) Além disso, todos os navios a que se aplique a presente Parte devem cumprir o prescrito nas regras 52, 53 e 54 do capítulo II-2 da Convenção, excepto no que se refere a instalações fixas de extinção de incêndio por gás para espaços de carga, que não devem ser instaladas em navios-tanques novos e nos navios-tanques existentes em que não seja exigido o presente capítulo. Nos navios-tanques existentes em que não seja exigido o cumprimento da regra 60 a Administração, ao aplicar os requisitos do parágrafo f) da regra 52, pode aceitar uma instalação de espuma capaz de descarregar no interior ou exterior dos tanques. Os pormenores da instalação devem ser de modo a satisfazer a Administração.

b) Quando se pretenderem transportar outras cargas diferentes das citadas na alínea i) do parágrafo a) da presente regra, devem ser tomadas as medidas de segurança adicionais que a Administração julgue convenientes.

c) Os navios de carga combinados só devem transportar produtos sólidos quando todos os tanques de carga estejam vazios e desgasificados ou quando, em cada caso, forem tomadas medidas que no parecer da Administração sejam satisfatórias.

Regra 60
Protecção dos tanques de carga

O texto existente da presente regra é substituído pelo seguinte:

a) Em navios-tanques novos de 20000 tdw ou mais a superfície do convés onde se encontram os tanques e os próprios tanques devem ser protegidos por uma instalação fixa de espuma montada no convés e uma instalação fixa de gás inerte que cumpram o estipulado nas regras 61 e 62 do capítulo II-2 da Convenção. No entanto, em substituição de tais instalações, a Administração, depois de examinar o arranjo e o equipamento do navio, pode aceitar outras combinações de instalações fixas, se estas oferecerem uma protecção equivalente, em conformidade com o disposto na regra 5 do capítulo I da Convenção.

b) Para que possa ser considerada como equivalente, a instalação proposta, em substituição da de espuma instalada no convés, deve:

i) Ser capaz de extinguir o incêndio em substâncias derramadas e de impedir a ignição do combustível derramado que ainda não esteja a arder; e

ii) Ser capaz de combater incêndios em tanques com roturas.

c) Para que possa ser considerada como equivalente, a instalação proposta, em substituição da instalação fixa de gás inerte, deve:

i) Ser capaz de impedir acumulações perigosas de misturas explosivas nos tanques de carga intactos, durante o serviço normal, ao longo de toda a viagem em lastro e enquanto se efectuam todas as operações necessárias no interior dos tanques; e

ii) Ser concebida de modo que o risco de ignição proveniente da formação de electricidade estática na própria instalação seja reduzido ao mínimo.

d) Qualquer navio-tanque existente de 20000 tdw ou mais, utilizado no transporte de petróleo bruto, deve ser equipado com uma instalação de gás inerte que satisfaça aos requisitos do parágrafo a) da presente regra, não mais tarde do que:

i) Para navios-tanques de 70000 tdw ou mais, 2 anos após a data da entrada em vigor do presente Protocolo; e

ii) Para navios-tanques de menos de 70000 tdw, 4 anos após a data da entrada em vigor do presente Protocolo, excepto para navios-tanques de menos de 40000 tdw, não equipados com máquinas para lavar tanques com uma capacidade individual superior a 60 m³ por hora, caso em que a Administração pode isentar esses navios-

tanques existentes dos requisitos do presente parágrafo, se considerar que a sua aplicação não é razoável nem praticável, tendo em conta as características de projecto do navio.

e) Qualquer navio-tanque existente de 40000 tdw ou mais, utilizado no transporte de outros produtos, excepto petróleo bruto, e qualquer navio-tanque existente de 20000 tdw ou mais, utilizado no mesmo transporte, equipado com máquinas para lavar tanques, tendo uma capacidade individual superior a 60 m³ por hora, deve ser equipado com uma instalação de gás inerte que cumpra os requisitos do parágrafo a) da presente regra, não mais tarde do que:

i) Para navios-tanques de 70000 tdw ou mais, 2 anos após a entrada em vigor do presente Protocolo; e

ii) Para navios-tanques de menos de 70000 tdw, 4 anos após a entrada em vigor do presente Protocolo.

f) Qualquer navio-tanque que utilize um processo de limpeza dos tanques de carga usando petróleo bruto para lavagem deve ser equipado com uma instalação de gás inerte que cumpra os requisitos da regra 62 do capítulo II-2 da Convenção e com máquinas fixas de lavar tanques.

g) Todos os navios-tanques equipados com uma instalação fixa de gás inerte devem ser equipados com um sistema indicador de espaço vazio nos tanques, sem que seja necessário abrir estes.

h) Qualquer navio-tanque novo de arqueação bruta igual ou superior a 2000 t não abrangido pelo parágrafo a) da presente regra deve ser equipado com uma instalação de espuma, capaz de descarregar no interior ou no exterior dos tanques. Os pormenores desta instalação devem ser de modo a satisfazer a Administração.

CAPÍTULO V Segurança da navegação

Regra 12 Auxiliares de navegação a bordo

O texto existente do parágrafo a) é substituído pelo seguinte:

a) Todos os navios de 1600 tAB ou mais, mas de menos de 10000 tAB, devem ser equipados com, pelo menos, 1 radar. Todos os navios de 10000 tAB ou mais devem ser equipados com, pelo menos, 2

radares, cada um deles capaz de operar independentemente do outro.

Todos os radares montados de acordo com esta regra devem ser de um tipo aprovado pela Administração e devem corresponder às características padrão de funcionamento não inferiores às adoptadas pela Organização.

Nas pontes desses navios devem existir meios que permitam fazer o registo gráfico das indicações do radar (plotting).

Regra 19 Utilização do piloto automático

O parágrafo seguinte junta-se ao texto já existente:

d) O governo manual deve ser verificado depois de uso prolongado do piloto automático e antes de entrar em áreas onde a navegação requiera cuidados especiais.

As regras seguintes juntam-se ao presente capítulo:

Regra 19-1 Modo de operar com o aparelho de governo

Em áreas onde a navegação requiera cuidados especiais os navios devem ter em funcionamento mais de uma unidade de potência do aparelho de governo, quando essas unidades puderem trabalhar simultaneamente.

Regra 19-2 Aparelho de governo - Provas e exercícios

a) Dentro do período de 12 horas antes da partida do navio o aparelho de governo deve ser verificado pela tripulação do navio. Os procedimentos para o teste devem incluir, quando possível, o funcionamento do seguinte:

- i) Aparelho de governo principal;
- ii) Aparelho de governo auxiliar;
- iii) Sistemas de comando à distância do aparelho de governo;
- iv) Postos de governo localizados na ponte de navegação;

v) Fonte de energia de emergência;

vi) Indicadores de ângulo de leme, em relação à verdadeira posição do leme;

vii) Alarmes de avaria do sistema de alimentação do comando à distância do aparelho de governo; e

viii) Alarmes de avaria da unidade de potência do aparelho de governo.

b) As verificações e provas devem incluir:

i) O movimento total do leme, de acordo com as possibilidades requeridas para o aparelho de governo;

ii) Inspeção visual do aparelho de governo e suas transmissões;

iii) Operação dos meios de comunicação entre a ponte e a casa da máquina do leme.

i) Na ponte de navegação e na casa da máquina do leme devem estar expostas permanentemente instruções simples contendo o modo de operar e um diagrama funcional que indique os procedimentos de comutação dos sistemas de comando a distância do aparelho de governo e das suas unidades de potência;

ii) Todos os oficiais que operam e ou façam a manutenção do aparelho de governo devem estar familiarizados com o modo de operar os sistemas de governo que equipam o navio e com os procedimentos para mudar de um sistema para outro.

d) Além das verificações e provas de rotina prescritas nos parágrafos a) e b) desta regra, devem ser efectuados exercícios de governo do navio em situações de emergência, pelo menos uma vez em cada 3 meses, a fim de se adquirir experiência nos procedimentos de governo apropriados para essas situações. Tais exercícios devem incluir o comando directo de dentro da casa da máquina do leme, os procedimentos de comunicações com a ponte de navegação e, quando possível, a utilização das fontes alternativas de energia.

e) A Administração pode dispensar a execução das verificações e provas prescritas nos parágrafos a) e b) desta regra nos navios que,

regularmente, fazem viagens de curta duração. Estes navios devem fazer estas verificações e provas pelo menos uma vez por semana.

f) A data na qual as verificações e provas prescritas nos parágrafos a) e b) desta regra são efectuadas e a data e detalhes dos exercícios de governo do navio em situações de emergência efectuados como prescrito no parágrafo d) desta regra devem ser registados no diário de navegação prescrito pela Administração.

APÊNDICE

Modelo do certificado de segurança de construção para navios de carga

O seguinte modelo de suplemento junta-se ao modelo existente:

Suplemento do certificado de segurança de construção para navio de carga

(Selo oficial)

(País)

Passado segundo as prescrições do

Protocolo de 1978 Relativo à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974

(ver documento original)

Tipo de navio:

Navio-tanque utilizado no transporte de petróleo bruto (ver nota *).

Navio-tanque utilizado no transporte de hidrocarbonetos que não sejam petróleo bruto (ver nota *).

Navio-tanque utilizado no transporte de petróleo bruto/outras hidrocarbonetos (ver nota *).

Navio de carga, não navio-tanque, utilizado no transporte de hidrocarbonetos (ver nota *).

Data do contrato de construção ou de uma grande alteração ou modificação ...

Data do assentamento da quilha do navio, ou em que o navio estava em fase equivalente de construção, ou em que foi iniciada uma grande alteração ou modificação ...

Data da entrega do navio ou da conclusão de uma grande alteração ou modificação ...

(nota *) Riscar o que não interessa.

Este suplemento deve estar permanentemente apenso ao certificado de segurança de construção para navio de carga.

Certifica-se:

Que o navio foi vistoriado de acordo com a regra 10 do capítulo I do Protocolo de 1978 Relativo à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974; e

Que a vistoria, como definida na regra acima indicada, provou que o estado do casco, máquinas e equipamento eram satisfatórios em todos os aspectos e que o navio está de acordo com os requisitos daquele Protocolo.

Este certificado é válido até ... sujeito a vistoria(s) intermédia(s) a intervalos de ...

Passado em ...

(Local de emissão do certificado.)

... 19...

...

(Assinatura da entidade oficial devidamente autorizada a emitir o certificado)

(Selo ou carimbo da autoridade, conforme adequado.)

Vistoria intermédia

Certifica-se que na vistoria intermédia exigida pela regra 10 do capítulo I do Protocolo de 1978 Relativo à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, se verificou que

este navio está de acordo com as prescrições aplicáveis daquele Protocolo.

Assinatura ...

(Assinatura da entidade oficial devidamente autorizada.)

Local ...

Data ...

Próxima vistoria intermédia será em ...

(Selo ou carimbo da autoridade, conforme adequado.)

Assinatura ...

(Assinatura da entidade oficial devidamente autorizada.)

Local ...

Data ...

Próxima vistoria intermédia será em ...

(Selo ou carimbo da autoridade, conforme adequado.)

Assinatura ...

(Assinatura da entidade oficial devidamente autorizada.)

Local ...

Data ...

Próxima vistoria intermédia será em ...

(Selo ou carimbo da autoridade, conforme adequado.)

Assinatura ...

(Assinatura da entidade oficial devidamente autorizada.)

Local ...

Data ...

(Selo ou carimbo da autoridade, conforme adequado.)

Modelo do certificado de segurança de equipamento para navios de carga

O seguinte modelo de suplemento junta-se ao modelo existente:

Suplemento do certificado de segurança de equipamento para navio de carga

(Selo oficial)

(País)

Passado segundo as prescrições do

Protocolo de 1978 Relativo à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974

(ver documento original)

Tipo de navio:

Navio-tanque utilizado no transporte de petróleo bruto (ver nota *).

Navio-tanque utilizado no transporte de hidrocarbonetos que não sejam petróleo bruto (ver nota *).

Navio-tanque utilizado no transporte de petróleo bruto/outras hidrocarbonetos (ver nota *).

Navio de carga, não navio-tanque, utilizado no transporte de hidrocarbonetos (ver nota *).

Data do contrato de construção ou de uma grande alteração ou modificação ...

Data do assentamento da quilha do navio, ou em que o navio estava em fase equivalente de construção, ou em que foi iniciada uma grande alteração ou modificação ...

Data da entrega do navio ou da conclusão de uma grande alteração ou modificação ...

(nota *) Riscar o que não interessa.

Este suplemento deve estar permanentemente apenso ao certificado de segurança de equipamento para navio de carga.

Certifica-se:

Que o navio foi vistoriado de acordo com a regra 8 do capítulo I do Protocolo de 1978 Relativo À Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974; e

Que a vistoria, como definida na regra acima indicada, provou que as condições do equipamento de segurança eram satisfatórias em todos os aspectos e que o navio está de acordo com os requisitos daquele Protocolo.

Este certificado é válido até ..., sujeito a vistoria(s) intermédia(s) a intervalos de ...

Passado em ...

(Local de emissão do certificado.)

... 19...

...

(Assinatura da entidade oficial devidamente autorizada a emitir o certificado.)

(Selo ou carimbo da autoridade, conforme adequado.)

Vistoria intermédia

Certifica-se que na vistoria intermédia exigida pela regra 8 do capítulo I do Protocolo de 1978 Relativo à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, se verificou que este navio está de acordo com as prescrições aplicáveis daquele Protocolo.

Assinatura ...

(Assinatura da entidade oficial devidamente autorizada.)

Local ...

Data ...

Próxima vistoria intermédia será em ...

(Selo ou carimbo da autoridade, conforme adequado.)

Assinatura ...

(Assinatura da entidade oficial devidamente autorizada.)

Local ...

Data ...

(Selo ou carimbo da autoridade, conforme adequado.)

Em conformidade com as prestações da regra 14 do capítulo I da Convenção, a validade deste certificado é prorrogada até ...

Assinatura ...

(Assinatura da entidade oficial devidamente autorizada.)

Local ...

Data ...

(Selo ou carimbo da autoridade, conforme adequado.)