

EMENDAS À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR - SOLAS

Resoluções: MSC.142(77), MSC.151(78), MSC.152(78), MSC.153(78), MSC.154(78), MSC.170(79), MSC.171(79), MSC.194(80)

RESOLUÇÃO MSC.142(77)

(adotada em 5 de junho de 2003)

ADOÇÃO DE EMENDAS À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR, 1974, COMO EMENDADA

O COMITÊ DE SEGURANÇA MARÍTIMA,

LEMBRANDO o artigo 28(b) da Convenção sobre a Organização Marítima Internacional, relativo às atribuições do Comitê,

LEMBRANDO AINDA o artigo VIII(b) da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), 1974 (daqui em diante referida como “a Convenção”), relativo ao procedimento para a adoção de emendas, aplicável ao Anexo da Convenção, exceto ao disposto no Capítulo I daquele Anexo,

TENDO ANALISADO, em sua septuagésima sétima sessão, emendas à Convenção, propostas e distribuídas de acordo com o artigo VIII(b)(i) daquela Convenção,

1. ADOTA, de acordo com o artigo VIII(b) (iv) da Convenção, emendas à Convenção, cujo texto é apresentado no Anexo da presente resolução;

2. DETERMINA, de acordo com o artigo VIII(b)(vi)(2) (bb) da Convenção, que as mencionadas emendas deverão ser consideradas como tendo sido aceitas em 1º de janeiro de 2006, a menos que, antes daquela data, mais de um terço dos Governos Contratantes da Convenção, ou Governos Contratantes cujas frotas mercantes reunidas constituam pelo menos 50% da arqueação bruta da frota mercante mundial, tenham notificado as suas objeções às emendas;

3. CONVIDA os Governos Contratantes da SOLAS a observarem que, de acordo com o artigo VIII(b)(vii)(2) da Convenção, as emendas deverão entrar em vigor em 1º de julho de 2006, dependendo da sua aceitação de acordo com o parágrafo 2 acima;

4. SOLICITA ao Secretário-Geral, de acordo com o artigo VIII(b)(v) da Convenção, que transmita a todos os Governos Contratantes da Convenção cópias autenticadas da presente resolução e do texto das emendas contidas no Anexo;

5. SOLICITA AINDA ao Secretário-Geral que transmita cópias desta resolução e do seu Anexo aos Membros da Organização que não sejam Governos Contratantes da Convenção.

ANEXO
EMENDAS À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR, 1974,
COMO EMENDADA

CAPÍTULO V
SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO

Regra 2

Definições

1. É acrescentado o seguinte novo parágrafo após o parágrafo 3 existente:
“4. Comprimento de um navio significa o seu comprimento total.”

Regra 22

Visibilidade do passadiço

2. O texto existente do parágrafo introdutório é substituído pelo seguinte:
“1. Os navios com um comprimento não inferior a 55 m, como definido na Regra 2.4, construídos em 1º de julho de 1998, ou depois, deverão atender às seguintes exigências:”

Regra 28

Registro das atividades de navegação

3. O título da regra é substituído pelo seguinte:
“Registro das atividades de navegação e envio diário de informações”
4. O parágrafo existente é numerado como parágrafo 1.
5. É acrescentado o seguinte parágrafo 2 novo, após o parágrafo 1:
“2. Todo navio de arqueação bruta igual a 500 toneladas ou mais, empregado em viagens internacionais com duração superior a 48 horas, deverá enviar um relatório diário à sua companhia, como definido na Regra IX/1, que deverá mantê-lo, bem como os relatórios diários posteriores, durante toda a duração da viagem. Os relatórios diários poderão ser transmitidos através de qualquer meio, desde que sejam transmitidos à companhia logo que possível após a determinação da posição mencionada no relatório. Poderão ser utilizados sistemas automatizados de envio de informações, desde que contenham um recurso para gravação da sua transmissão e que estes recursos e as suas interfaces com os equipamentos de determinação da posição sejam submetidos a uma verificação regular, realizada pelo Comandante do navio. O relatório deverá conter o seguinte:
 1. posição do navio;
 2. rumo e velocidade do navio; e
 3. detalhes relativos a quaisquer condições externas ou internas que estejam afetando a

viagem do navio, ou a operação normal e segura do navio.

RESOLUÇÃO MSC.151(78)

(adotada em 20 de maio de 2004)

ADOÇÃO DE EMENDAS À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR, 1974, COMO EMENDADA

O COMITÊ DE SEGURANÇA MARÍTIMA,

LEMBRANDO o artigo 28(b) da Convenção sobre a Organização Marítima Internacional, relativo às atribuições do Comitê,

LEMBRANDO AINDA o artigo VIII(b) da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), 1974 (daqui em diante referida como “a Convenção”), relativo ao procedimento para emendas, aplicável ao Anexo da Convenção, exceto ao disposto no Capítulo I daquela Convenção,

OBSERVANDO a Regra II-1/3-6 da SOLAS, referente ao acesso aos compartimentos e espaços localizados na área de carga de petroleiros de 500 toneladas de arqueação bruta ou mais e de graneleiros de 20.000 toneladas de arqueação bruta ou mais, e ao interior daqueles compartimentos e espaços, adotada por meio da Resolução MSC.134(76), que se aplica aos petroleiros e graneleiros construídos em 1º de janeiro de 2005 ou depois,

RECONHECENDO as preocupações expressas com relação aos problemas que poderiam ser encontrados ao cumprir as exigências da Regra II-1/3-6 da SOLAS, acima mencionada,

TENDO ANALISADO, em sua septuagésima oitava sessão, emendas à Regra II-1/3-6 da SOLAS, propostas e distribuídas de acordo com o artigo VIII(b)(i) da Convenção,

1. ADOTA, de acordo com o artigo VIII(b) (iv) da Convenção, emendas à Regra II-1/3-6 da Convenção, cujo texto é apresentado no Anexo da presente resolução;

2. DETERMINA, de acordo com o artigo VIII(b)(2) (bb) da Convenção, que as mencionadas emendas deverão ser consideradas como tendo sido aceitas em 1º de julho de 2005, a menos que, antes daquela data, mais de um terço dos Governos Contratantes da Convenção, ou Governos Contratantes cujas frotas mercantes reunidas constituam pelo menos 50% da arqueação bruta da frota mercante mundial, tenham notificado as suas objeções às emendas;

3. CONVIDA os Governos Contratantes a observarem que, de acordo com o artigo VIII(b) (vii)(2) da Convenção, as emendas deverão entrar em vigor em 1º de janeiro de 2006, dependendo da sua aceitação de acordo com o parágrafo 2 acima;

4. SOLICITA ao Secretário-Geral, de acordo com o artigo VIII(b)(v) da Convenção, que transmita a todos os Governos Contratantes da Convenção cópias autenticadas da presente resolução e do texto das emendas contidas no Anexo;

5. SOLICITA AINDA ao Secretário-Geral que transmita cópias desta resolução e do seu Anexo aos Membros da Organização que não sejam Governos Contratantes da Convenção;

6. DECIDE que os Governos Contratantes da SOLAS poderão aplicar, antecipadamente, a Regra II-1/3-6 da SOLAS, em anexo, adotada através desta resolução, juntamente com as emendas aos Dispositivos Técnicos para os meios de acesso a serem utilizados para as inspeções, adotadas por meio da Resolução MSC.158(78), em lugar da Regra II-1/3-6 da SOLAS, adotada por meio da Resolução MSC.134(76) e dos Dispositivos Técnicos para meios de acesso a serem utilizados para as inspeções, adotados por meio da Resolução MSC.133(76), aos navios que arvorarem a sua bandeira e que tenham

side construídos em 1º de janeiro de 2005, ou depois.

ANEXO
EMENDAS À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR, 1974,
COMO EMENDADA

CAPÍTULO II-1
CONSTRUÇÃO - ESTRUTURA, COMPARTIMENTAGEM E ESTABILIDADE, MÁQUINAS E INSTALAÇÕES
ELÉTRICAS

PARTE A-1
ESTRUTURA DOS NAVIOS

Regra 3-6

Acesso ao interior dos espaços e compartimentos existentes na área de carga dos petroleiros e dos graneleiros

1. O título da regra é substituído pelo seguinte:

“Acesso aos compartimentos e espaços localizados na área de carga de petroleiros e de graneleiros, e por ante avante daquela área, e ao interior daqueles compartimentos e espaços”

2. No parágrafo 1.1, a data de “1º de janeiro de 2005” é substituída por “1º de janeiro de 2006”.

3. No parágrafo 2.1, na primeira frase, são suprimidas as palavras “na área de carga” e “permanentes”.

4. No parágrafo 3.1, na segunda frase, são acrescentadas as palavras “ou para os tanques de lastro de vante”, entre as palavras “espaços de duplo fundo” e “poderia ter início num compartimento de bombas”.

5. No parágrafo 4.1, na segunda frase, são suprimidas as palavras “na área de carga”.

RESOLUÇÃO MSC.152(78)

(adotada em 20 de maio de 2004)

ADOÇÃO DE EMENDAS À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR, 1974, COMO EMENDADA

O COMITÊ DE SEGURANÇA MARÍTIMA,

LEMBRANDO o artigo 28(b) da Convenção sobre a Organização Marítima Internacional, relativo às atribuições do Comitê,

LEMBRANDO AINDA o artigo VIII(b) da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), 1974 (daqui em diante referida como “a Convenção”), relativo ao procedimento para emendas, aplicável ao Anexo da Convenção, exceto ao disposto no Capítulo I daquela Convenção,

TENDO ANALISADO, em sua septuagésima oitava sessão, emendas à Convenção, propostas e distribuídas de acordo com o artigo VIII(b)(i) daquela Convenção,

1. ADOTA, de acordo com o artigo VIII(b)(iv) da Convenção, emendas à Convenção, cujo texto é apresentado no Anexo da presente resolução;

2. DETERMINA, de acordo com o artigo VIII(b)(vi)(2) (bb) da Convenção, que as mencionadas emendas deverão ser consideradas como tendo sido aceitas em 1º de janeiro de 2006, a menos que, antes daquela data, mais de um terço dos Governos Contratantes da Convenção, ou Governos Contratantes cujas frotas mercantes reunidas constituam pelo menos 50% da arqueação bruta da frota mercante mundial, tenham notificado as suas objeções às emendas;

3. CONVIDA os Governos Contratantes a observarem que, de acordo com o Artigo VIII(b) (vii) (2) da Convenção, as emendas deverão entrar em vigor em 1º de julho de 2006, dependendo da sua aceitação de acordo com o parágrafo 2 acima;

4. SOLICITA ao Secretário-Geral, de acordo com o artigo VIII(b)(v) da Convenção, que transmita a todos os Governos Contratantes da Convenção cópias autenticadas da presente resolução e do texto das emendas contidas no Anexo;

5. SOLICITA AINDA ao Secretário-Geral que transmita cópias desta resolução e do seu Anexo aos Membros da Organização que não sejam Governos Contratantes da Convenção.

ANEXO
EMENDAS À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR, 1974,
COMO EMENDADA

CAPÍTULO III
EQUIPAMENTOS SALVA-VIDAS E OUTROS DISPOSITIVOS

Regra 19

Adestramento e exercícios de emergência

1. O texto atual do parágrafo 3.3.3 é substituído pelo seguinte:

“3.3.3 Exceto como disposto nos parágrafos 3.3.4 e 3.3.5, toda embarcação salva-vidas deverá ser lançada e manobrada na água pela tripulação designada para operá-la, pelo menos uma vez a cada três meses durante um exercício de abandono do navio.”

Regra 20

Prontidão operacional, manutenção e inspeções

2. No parágrafo 1, na segunda frase, as palavras “parágrafos 3 e 6.2” são substituídas pelas palavras “parágrafos 3.2, 3.3 e 6.2”.

3. O texto atual do parágrafo 3 é substituído pelo seguinte:

“3. Manutenção

3.1. A manutenção, os testes e as inspeções dos equipamentos salva-vidas deverão ser realizados com base nas diretrizes elaboradas pela Organização e de uma maneira que leve, na devida consideração, a necessidade de assegurar a confiabilidade destes equipamentos.

3.2. Deverão ser fornecidas instruções para a manutenção de bordo dos equipamentos salva-vidas, concordantes com a regra 36, e a manutenção deverá ser feita de acordo com estas instruções.

3.3. A Administração poderá aceitar, de acordo com as prescrições do parágrafo 3.2, um programa de manutenção programada para ser realizada a bordo, que contenha as exigências da regra 36.”

4. O texto atual do parágrafo 6 é substituído pelo seguinte:

“6. Inspeções semanais

Os seguintes testes e inspeções deverão ser realizados semanalmente, e um relatório da inspeção deverá ser lançado no livro de quarto:

1. todas as embarcações de sobrevivência, embarcações de salvamento e dispositivos de lançamento deverão ser inspecionados visualmente para assegurar que estejam prontos para serem utilizados. A inspeção deverá incluir, mas não se restringir a: verificação das condições dos gatos, da sua fixação à embarcação salva-vidas e se o dispositivo de liberação com carga está adequado e totalmente rearmado;

2. todos os motores das embarcações salva-vidas e das embarcações de salvamento deverão ser postos em funcionamento por um período total não inferior a 3 minutos, desde que a temperatura ambiente esteja acima da temperatura mínima exigida para dar partida no motor e para o seu funcionamento. Durante este período de tempo, deve ser verificado se a caixa de engrenagens e a sua transmissão estão engrazando de maneira satisfatória. Se as características específicas de um motor de popa instalado numa embarcação de salvamento não permitirem que ele seja posto em funcionamento por um período de 3 minutos, a não ser que o seu hélice esteja submerso, ele deverá ser posto em funcionamento pelo período estabelecido no manual do fabricante. Em casos especiais, a Administração poderá dispensar esta exigência para os navios construídos antes de 1º de julho de 1986;

3. as embarcações salva-vidas, exceto as de queda livre, existentes nos navios de carga deverão ser retiradas da posição em que ficam apoiadas, sem qualquer pessoa a bordo, deslocando-as à distância necessária para demonstrar o funcionamento satisfatório dos dispositivos de lançamento, se as condições do tempo e o estado do mar permitirem; e

4. o alarme geral de emergência deverá ser testado.”

5. No parágrafo 7, o texto existente tem a sua numeração alterada para parágrafo 7.2, e é acrescentado o seguinte parágrafo 7.1 novo:

“7.1. Todas as embarcações salva-vidas, exceto as de queda livre, deverão ser retiradas da posição em que ficam apoiadas, sem qualquer pessoa a bordo, se as condições do tempo e o estado do mar permitirem.”

6. O texto atual do parágrafo 11 é substituído pelo seguinte:

“11. Manutenção periódica dos dispositivos de lançamento e de liberação com carga

11.1 Os dispositivos de lançamento deverão ser:

1. mantidos de acordo com as instruções relativas à manutenção de bordo, como exigido pela regra 36;

2. submetidos a uma inspeção rigorosa nas vistorias anuais exigidas pelas regras I/7 ou I/8, como for aplicável; e

3. ao término da inspeção mencionada no item .2, submetidos a um teste dinâmico do freio do guincho, na velocidade máxima para arriar a embarcação. A carga a ser aplicada deverá ser o peso da embarcação salva-vidas sem pessoas a bordo, exceto que, a intervalos não superiores a cinco anos, o teste deverá ser realizado com uma carga de teste equivalente a 1,1 vezes a carga máxima de funcionamento do guincho.

11.2. Os dispositivos de liberação com carga das embarcações salva-vidas deverão ser:

1. mantidos de acordo com as instruções relativas à manutenção de bordo, como exigido pela regra 36;

2. submetidos a uma inspeção rigorosa e a um teste de funcionamento durante as vistorias anuais exigidas pelas regras I/7 e I/8, realizados por pessoas adequadamente adestradas e que estejam familiarizadas com o sistema; e

3. submetidos a um teste de funcionamento com uma carga equivalente a 1,1 vezes o peso da embarcação salva-vidas com toda a sua lotação de pessoas e com toda a sua dotação de equipamentos, sempre que o dispositivo de liberação sofrer uma revisão. Este

funcionamento com excesso de carga e este teste deverão ser realizados pelo menos uma vez a cada cinco anos.”

Regra 32

Equipamentos salva-vidas individuais

7. O texto atual do parágrafo 3 é substituído pelo seguinte:

“3. Roupas de imersão

3.1. Este parágrafo aplica-se a todos os navios de carga. No entanto, com relação aos navios de carga construídos antes de 1º de julho de 2006, os parágrafos 3.2 a 3.5 deverão ser cumpridos no máximo até a primeira vistoria de equipamentos de segurança a ser realizada em 1º de julho de 2006, ou depois.

3.2. Deverá haver uma roupa de imersão que atenda às exigências da seção 2.3 do Código para cada pessoa a bordo do navio. No entanto, para outros navios que não graneleiros, como definidos na regra IX/1, não é preciso exigir estas roupas de imersão se o navio for empregado constantemente em viagens em locais de clima ameno, onde, na opinião da Administração, as roupas de imersão não forem necessárias.

3.3. Se um navio tiver qualquer posto que seja guarnecido pelo pessoal que presta serviço de quarto ou qualquer local de trabalho afastado do local, ou dos locais, em que são normalmente guardadas as roupas de imersão, deverá haver outras roupas de imersão nestes locais, para o número de pessoas que normalmente prestam serviço de quarto ou que lá trabalham em qualquer hora.

3.4. As roupas de imersão deverão estar colocadas em locais em que sejam facilmente acessíveis, e a sua localização deverá ser claramente indicada.

3.5. As roupas de imersão exigidas por esta regra poderão ser utilizadas para atender às exigências da regra 7.3.”

CAPÍTULO IV

RADIOCOMUNICAÇÕES

Regra 15

Requisitos de manutenção

8. O texto atual do parágrafo 9 é substituído pelo seguinte:

“9. Os EPIRBs que utilizam satélites deverão ser:

1. testados anualmente para verificar todos os aspectos relativos a sua eficiência operacional, com uma ênfase especial na verificação da emissão nas frequências de trabalho, da codificação e do registro, nos intervalos abaixo especificados:

1. nos navios de passageiros, até três meses antes de expirar a data de validade do Certificado de Segurança de Navio de Passageiros; e

2. nos navios de carga, até três meses antes de expirar a data de validade do Certificado de Segurança Rádio de Navio de Carga, ou três meses antes ou depois da data

de aniversário desse Certificado.

O teste poderá ser realizado a bordo do navio ou em um posto de teste aprovado; e

2. submetidos a uma manutenção a intervalos não superiores a cinco anos, a ser realizada numa instalação de manutenção aprovada em terra.”

APÊNDICE

CERTIFICADOS

Registro de Equipamento para o Certificado de Segurança de Equipamentos de Navio de Carga (Modelo E)

9. Na seção 2, é suprimido o item 9 e a numeração dos itens 10, 10.1 e 10.2 é alterada para itens 9, 9.1 e 9.2, respectivamente.

RESOLUÇÃO MSC.153(78)

(adotada em 20 de maio de 2004)

ADOÇÃO DE EMENDAS À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR, 1974, COMO EMENDADA

O COMITÊ DE SEGURANÇA MARÍTIMA,

LEMBRANDO o artigo 28(b) da Convenção sobre a Organização Marítima Internacional, relativo às atribuições do Comitê,

LEMBRANDO AINDA o artigo VIII(b) da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), 1974 (daqui em diante referida como “a Convenção”), relativo ao procedimento para emendas, aplicável ao Anexo da Convenção, exceto ao disposto no Capítulo I daquela Convenção,

OBSERVANDO a Resolução A.920(22), denominada “Revisão das medidas e procedimentos de segurança para o tratamento de pessoas salvas no mar”,

OBSERVANDO TAMBÉM o disposto na Convenção com relação às obrigações dos:

- Comandantes, de dirigirem-se a toda a velocidade para socorrer pessoas em perigo no mar; e

- Governos Contratantes, de assegurarem as medidas necessárias para que haja um serviço de vigilância costeira e de salvamento de pessoas em perigo no mar ao longo da extensão das suas costas,

OBSERVANDO TAMBÉM o artigo 98 da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, 1982, com relação ao dever de prestar socorro,

OBSERVANDO AINDA a iniciativa tomada pelo Secretário-Geral, no sentido de envolver os órgãos especializados competentes e os programas pertinentes das Nações Unidas no exame das questões de que trata esta resolução, com o propósito de chegar a um acordo com relação a uma abordagem comum que as solucione de uma maneira eficiente e coerente,

COMPREENDENDO a necessidade de um esclarecimento com relação aos procedimentos existentes para garantir que seja proporcionado um local seguro às pessoas salvas do mar, independentemente da sua nacionalidade, condição social ou circunstâncias em que forem encontradas,

COMPREENDENDO AINDA que o propósito do novo parágrafo 1-1 da Regra V/33 da SOLAS, como adotado através desta resolução, é o de assegurar que em qualquer situação seja proporcionado um local seguro num período de tempo razoável. Há também a intenção de que a responsabilidade de fornecer um local seguro, ou de assegurar que seja fornecido um local seguro, recaia sobre o Governo Contratante responsável pela região de busca e salvamento em que foram resgatados os sobreviventes,

TENDO ANALISADO, em sua septuagésima oitava sessão, emendas à Convenção, propostas e distribuídas de acordo com o artigo VIII(b)(i) daquela Convenção,

1. ADOTA, de acordo com o artigo VIII(b)(iv) da Convenção, emendas à Convenção, cujo texto é apresentado no Anexo da presente resolução;

2. DETERMINA, de acordo com o artigo VIII(b)(vi)(2)(bb) da Convenção, que as mencionadas emendas deverão ser consideradas como tendo sido aceitas em 1º de janeiro de 2006, a menos que, antes daquela data, mais de um terço dos Governos Contratantes da Convenção, ou Governos Contratantes cujas frotas mercantes reunidas constituam pelo menos 50% da arqueação bruta da frota mercante mundial,

tenham notificado as suas objeções às emendas;

3. CONVIDA os Governos Contratantes a observarem que, de acordo com o artigo VIII(b)(vii)(2) da Convenção, as emendas deverão entrar em vigor em 1º de julho de 2006, dependendo da sua aceitação de acordo com o parágrafo 2 acima;

4. SOLICITA ao Secretário-Geral, de acordo com o artigo VIII(b)(v) da Convenção, que transmita a todos os Governos Contratantes da Convenção cópias autenticadas da presente resolução e do texto das emendas contidas no Anexo;

5. SOLICITA AINDA ao Secretário-Geral que transmita cópias desta resolução e do seu Anexo aos Membros da Organização que não sejam Governos Contratantes da Convenção;

6. SOLICITA TAMBÉM ao Secretário-Geral que tome as medidas cabíveis para dar continuidade à sua iniciativa de que haja um trabalho interórgãos, informando ao Comitê de Segurança Marítima os avanços obtidos, especialmente com relação aos procedimentos para ajudar no fornecimento de locais seguros para pessoas em perigo no mar, para que sejam tomadas medidas que o Comitê puder considerar adequadas.

ANEXO
EMENDAS À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR, 1974,
COMO EMENDADA

CAPÍTULO V
SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO

Regra 2

Definições

1. É acrescentado o seguinte parágrafo 5 novo, após o parágrafo 4 existente:

“5 Serviço de busca e salvamento. O desempenho das funções de monitoramento dos pedidos de socorro, de comunicações, de coordenação e de busca e salvamento, inclusive a prestação de assessoria médica, assistência médica inicial ou evacuação médica, por meio da utilização de recursos públicos e privados, inclusive de aeronaves, navios, embarcações e outras embarcações e instalações que cooperam no desempenho destas funções.”

Regra 33

Mensagens de perigo: obrigações e procedimentos

2. O título da regra é substituído pelo seguinte:

“Situações de perigo: obrigações e procedimentos”

3. No parágrafo 1, as palavras “um sinal”, na primeira frase, são substituídas pela palavra “informação” e é acrescentada a seguinte frase após a primeira frase do parágrafo:

“Esta obrigação de prestar socorro deve ser aplicada independentemente da nacionalidade ou da condição social destas pessoas, ou das circunstâncias em que forem encontradas.”

4. É acrescentado o seguinte parágrafo 1-1 novo, após o parágrafo 1 existente:

“1-1. Os Governos Contratantes deverão coordenar e cooperar no sentido de assegurar que os Comandantes de navios que estiverem prestando socorro por meio do embarque de pessoas em perigo no mar sejam dispensados das suas obrigações de modo que a viagem programada para o navio sofra um desvio mínimo, desde que a liberação do Comandante do navio com base nesta regra não comprometa ainda mais a salvaguarda da vida humana no mar. O Governo Contratante responsável pela região de busca e salvamento em que estiver sendo prestado o socorro deverá ser o principal responsável por assegurar que esta coordenação e esta cooperação ocorram, de modo que os sobreviventes socorridos sejam desembarcados do navio que prestou o socorro e levados para um local de segurança, levando em consideração as circunstâncias específicas do caso e as diretrizes elaboradas pela Organização. Nestes casos, os Governos Contratantes pertinentes deverão providenciar para que este desembarque seja realizado o mais cedo possível, dentro do que for razoável.”

4. É acrescentado o seguinte parágrafo 6 novo, após o parágrafo 5 existente:

“6. Os Comandantes de navios que tiverem embarcado pessoas que encontravam-se em perigo no mar deverão tratá-las com humanidade, dentro das possibilidades e das limitações do navio.”

Regra 34

Navegação segura e medidas para evitar situações perigosas

6. É suprimido o parágrafo 3.

7. É acrescentada a seguinte regra 34-1 nova, após a regra 34 existente:

“Regra 34-1

Critério do Comandante

O armador, o afretador, a companhia que estiver operando o navio, como definidos na regra IX/1, ou qualquer outra pessoa, não deverá impedir nem apresentar restrições para que o Comandante do navio tome ou execute qualquer decisão que, na avaliação profissional do Comandante, seja necessária para a salvaguarda da vida humana no mar e para a proteção do meio ambiente marinho.”

RESOLUÇÃO MSC.154(78)

(adotada em 20 de maio de 2004)

ADOÇÃO DE EMENDAS AO PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR, 1974, COMO EMENDADA

O COMITÊ DE SEGURANÇA MARÍTIMA,

LEMBRANDO o artigo 28(b) da Convenção sobre a Organização Marítima Internacional, relativo às atribuições do Comitê,

LEMBRANDO AINDA o artigo VIII(b) da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), 1974 (daqui em diante referida como “a Convenção”) e o artigo VI do Protocolo de 1988 relativo à Convenção (daqui em diante referido como “o Protocolo SOLAS de 1988”) relativo ao procedimento para emendar o Protocolo SOLAS de 1988,

TENDO ANALISADO, em sua septuagésima oitava sessão, emendas ao Protocolo SOLAS de 1988, propostas e distribuídas de acordo com o artigo VIII(b)(i) da Convenção e com o artigo VI do Protocolo SOLAS de 1988,

1. ADOTA, de acordo com o artigo VIII(b)(iv) da Convenção e com o artigo VI do Protocolo SOLAS de 1988, emendas ao apêndice do Anexo do Protocolo SOLAS de 1988, cujo texto é apresentado no Anexo da presente resolução;

2. DETERMINA, de acordo com o artigo VIII(b)(vi)(2)(bb) da Convenção e com o artigo VI do Protocolo SOLAS de 1988, que as mencionadas emendas deverão ser consideradas como tendo sido aceitas em 1º de janeiro de 2006, a menos que, antes daquela data, mais de um terço das Partes do Protocolo SOLAS de 1988, ou Partes Contratantes cujas frotas mercantes reunidas constituam pelo menos 50% da arqueação bruta da frota mercante mundial, tenham notificado as suas objeções às emendas;

3. CONVIDA as Partes a observarem que, acordo com o artigo VIII(b)(vii)(2) da Convenção e com o artigo VI do Protocolo SOLAS de 1988, as emendas deverão entrar em vigor em 1º de julho de 2006, dependendo da sua aceitação de acordo com o parágrafo 2 acima;

4. SOLICITA ao Secretário-Geral, de acordo com o artigo VIII(b)(v) da Convenção e com o artigo VI do Protocolo SOLAS de 1988, que transmita a todas as Partes do Protocolo SOLAS de 1988 cópias autenticadas da presente resolução e do texto das emendas contidas no Anexo;

5. SOLICITA AINDA ao Secretário-Geral que transmita cópias desta resolução e do seu Anexo aos Membros da Organização que não sejam Partes do Protocolo SOLAS de 1988.

ANEXO
EMENDAS AO PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA
DA VIDA HUMANA NO MAR, 1974

APÊNDICE

ALTERAÇÕES E ACRÉSCIMOS AO APÊNDICE DO ANEXO DA CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A
SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR, 1974

Registro de Equipamentos para o Certificado de Segurança dos Equipamentos de Navio
de Carga (Modelo E)

1. Na seção 2, é suprimido o item 9 e a numeração dos itens 10, 10.1 e 10.2 é alterada
para itens 9, 9.1 e 9.2, respectivamente.

Registro de Equipamentos para o Certificado de Segurança de Navio de Carga (Modelo C)

2. Na seção 2, é suprimido o item 9 e a numeração dos itens 10, 10.1 e 10.2 é alterada
para itens 9, 9.1 e 9.2, respectivamente.

RESOLUÇÃO MSC.170(79)

(adotada em 9 de dezembro de 2004)

ADOÇÃO DE EMENDAS À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR, 1974, COMO EMENDADA

O COMITÊ DE SEGURANÇA MARÍTIMA,

RELEMBRANDO o Artigo 28(b) da Convenção sobre a Organização Marítima Internacional referente às atribuições do Comitê,

RELEMBRANDO AINDA o artigo VIII(b) da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), 1974 (daqui em diante referida como “a Convenção”), referente aos procedimentos para emendas aplicáveis ao Anexo da Convenção, que não as disposições do capítulo I daquela Convenção,

HAVENDO CONSIDERADO, em sua septuagésima nona sessão, emendas à Convenção, propostas e divulgadas de acordo com o artigo VIII(b)(i) daquela Convenção,

1. ADOTA, de acordo com o artigo VIII(b)(iv) da Convenção, emendas à Convenção, cujo texto é apresentado no Anexo da presente Resolução;

2. DETERMINA, de acordo com o artigo VIII(b)(vi)(2)(bb) da Convenção, que as mencionadas emendas deverão ser consideradas como tendo sido aceitas em 1º de janeiro de 2006, a menos que, antes daquela data, mais de um terço dos Governos Contratantes da Convenção, ou Governos Contratantes cujas frotas mercantes reunidas constituam pelo menos 50% da arqueação bruta da frota mercante mundial, tenham informado suas objeções às emendas;

3. CONVIDA os Governos Contratantes da SOLAS a observarem que, de acordo com o artigo VIII(b)(vii)(2) da Convenção, as emendas entrarão em vigor em 1º de julho de 2006, dependendo da sua aceitação de acordo com o parágrafo 2 acima;

4. SOLICITA ao Secretário-Geral, de acordo com o artigo VIII(b)(v) da Convenção, que transmita cópias autenticadas da presente resolução e o texto das emendas contidas no Anexo a todos os Governos Contratantes da Convenção;

5. SOLICITA AINDA ao Secretário-Geral que transmita cópias desta resolução e do seu Anexo aos Membros da Organização que não forem Governos Contratantes da Convenção.

ANEXO

EMENDAS À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR, 1974, COMO EMENDADA

CAPÍTULO II-I

CONSTRUÇÃO - ESTRUTURA, COMPARTIMENTAGEM E ESTABILIDADE, MÁQUINAS E INSTALAÇÕES ELÉTRICAS

Regra 2

Definições

1. É acrescentado o seguinte parágrafo 14 novo após o parágrafo 13 existente:
14. Graneleiro significa um graneleiro como definido na Regra XII/1.1.”

Regra 18

Construção e provas iniciais de portas estanques, vigias, etc., em navios de passageiros e em navios de carga

2. O parágrafo 2 da regra é substituído pelo seguinte:

2. Nos navios de passageiros e nos navios de carga, todas as portas estanques deverão ser submetidas a um teste hidrostático, sob uma pressão correspondente à altura d'água até o convés das anteparas ou até o convés da borda-livre, respectivamente. Quando o teste de determinadas portas não for realizado devido a possíveis danos sofridos pelo isolamento ou por acessórios, o teste daquelas portas poderá ser substituído por um teste hidrostático em um protótipo de cada tipo e tamanho de porta, com uma pressão de teste correspondendo pelo menos à altura d'água necessária para o local pretendido. Esse teste deverá ser feito antes da porta ser instalada. O método de instalação e o procedimento para instalar a porta a bordo deverão corresponder aos do teste do protótipo. Quando instaladas a bordo, todas as portas deverão ser verificadas quanto a um assentamento adequado entre a antepara, a moldura da porta e a porta.”

Regra 45

Precauções contra choque, incêndio e outros acidentes de natureza elétrica

3. São acrescentadas as seguintes palavras após o título:

“(Os parágrafos 10 e 11 desta regra aplicam-se a navios construídos em 1º de janeiro de 2007 ou depois)”.

4. O parágrafo 10 existente é substituído pelo seguinte:

“10. Nenhum equipamento elétrico deverá ser instalado em qualquer espaço em que possam estar presentes misturas inflamáveis, por exemplo, em compartimentos destinados principalmente para baterias de acumuladores, em paióis de tintas, de ampolas de acetileno ou em espaços similares, a menos que a Administração esteja convencida de que tais equipamentos sejam:

1. essenciais para fins operacionais;

2. de um tipo que não cause a ignição da mistura em questão;
3. apropriados ao espaço em causa; e
4. devidamente certificados para serem utilizados com toda segurança em ambientes com poeira, vapores ou gases passíveis de serem encontrados.”
5. É acrescentado o seguinte parágrafo 11 novo após o parágrafo 10 existente, como

alterado:

“11. Em navios-tanque, não deverão ser instalados equipamentos elétricos, cabos elétricos e fiação elétrica em locais perigosos, a menos que esta instalação esteja de acordo com normas não inferiores às aceitáveis para a Organização. No entanto, em locais não abrangidos por tais normas, poderão ser instalados em locais perigosos equipamentos elétricos, cabos elétricos e fiação elétrica que não estiverem de acordo com as normas, com base numa avaliação de risco que seja aprovada pela Administração, para assegurar que seja garantido um nível de segurança equivalente.”

6. O parágrafo 11 existente é renumerado como parágrafo 12.

CAPÍTULO III

EQUIPAMENTOS SALVA-VIDAS E OUTROS DISPOSITIVOS

Regra 31

Embarcações de sobrevivência e embarcações de salvamento

7. É acrescentado o seguinte parágrafo 1.8 novo após o parágrafo 1.7 existente:

“1.8. Apesar das exigências do parágrafo 1.1, os graneleiros, como definidos na Regra IX/1.6, construídos em 1º de julho de 2006 ou depois, deverão atender às exigências do parágrafo 1.2.”

CAPÍTULO V

SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO

Regra 19

Prescrições para a existência a bordo de sistemas e equipamentos de bordo para navegação

8. No parágrafo 2.5, o texto existente do subparágrafo .1 é substituído pelo seguinte:

1. uma agulha giroscópica, ou outro meio, para determinar e apresentar o seu rumo através de meios não magnéticos de bordo, sendo facilmente legível pelo timoneiro na posição de governo principal. Estes meios deverão transmitir também informações relativas ao rumo para serem introduzidas nos equipamentos mencionados nos parágrafos 2.3.2, 2.4 e 2.5.5;”

Regra 20

Registradores de dados de viagem

9. É acrescentado o seguinte parágrafo 2 novo após o parágrafo 1 existente:

“2. Para auxiliar a investigação de acidentes, os navios de carga, quando empregados em viagens internacionais, deverão ser dotados de um VDR, que poderá ser um registrador de dados de viagem simplificado (S-VDR), da seguinte maneira:

1. no caso de navios de carga de 20.000 de arqueação bruta ou mais, construídos antes de 1º de julho de 2002, na primeira docagem programada realizada depois de 1º de julho de 2006, mas não depois de 1º de julho de 2009;

2. no caso de navios de carga de 3.000 de arqueação bruta ou mais, mas com menos de 20.000 de arqueação bruta, construídos antes de 1º de julho de 2002, na primeira docagem programada realizada depois de 1º de julho de 2007, mas não depois de 1º de julho de 2010; e

3. a Administração poderá dispensar navios de carga da aplicação das exigências dos subparágrafos .1 e .2, quando estes navios forem ser retirados permanentemente de serviço dentro de dois anos após a data de implementação especificada nos subparágrafos .1 e .2 acima.”

10. O parágrafo 2 existente é renumerado como parágrafo 3.

CAPÍTULO VII

TRANSPORTE DE MERCADORIAS PERIGOSAS

Regra 10

Prescrições relativas aos navios de produtos químicos

11. A seguinte frase é suprimida do parágrafo 1 da regra:

“Para os fins desta regra, as prescrições do Código serão consideradas como obrigatórias.”

CAPÍTULO XII

MEDIDAS ADICIONAIS DE SEGURANÇA PARA GRANELEIROS

12. O texto existente do capítulo XII é substituído pelo seguinte:

“Regra 1

Definições

Para os efeitos deste capítulo:

1. Graneleiro significa um navio destinado primordialmente a transportar carga seca a granel, inclusive aqueles tipos que são transportadores de minério ou minero-petroleiros.¹

2. Graneleiro de casco singelo significa um graneleiro, como definido no parágrafo 1, em que:

1. qualquer parte de um porão de carga seja delimitada pelas chapas do costado, ou
2. em que um ou mais porões de carga sejam delimitados por um casco duplo, cujo espaçamento seja inferior a 760 mm em graneleiros construídos antes de 1º de janeiro de 2000, e inferior a 1.000 mm em graneleiros construídos em 1º de janeiro de 2000 ou depois, mas antes de 1º de julho de 2006, sendo a distância medida perpendicularmente ao costado.

Estes navios incluem os mínero-petroleiros em que parte de um porão de carga é delimitada pelo costado.

3. Graneleiro de casco duplo significa um graneleiro, como definido no parágrafo 1, em que todos os porões de carga são delimitados por um casco duplo, exceto os definidos no parágrafo 2.2.

4. Casco duplo significa uma configuração em que cada costado do navio é constituído pelo costado e por uma antepara longitudinal ligando o duplo fundo e o convés. Os tanques laterais em funil (**hopper**) e os tanques laterais superiores podem, quando existirem, fazer parte integrante da configuração de casco duplo.

5. Comprimento de um graneleiro significa o comprimento como definido na Convenção Internacional sobre Linhas de Carga em vigor.

6. Carga sólida a granel significa qualquer material, que não seja líquido ou gás, que consista de uma combinação de partículas, grânulos, ou quaisquer pedaços maiores de material, normalmente de composição uniforme, que seja carregado diretamente nos compartimentos de carga de um navio, sem qualquer forma intermediária de contenção.

7. Normas relativas à resistência das anteparas e dos duplos-fundos dos graneleiros significa as “Normas para a avaliação dos escantilhões das anteparas estanques transversais corrugadas verticalmente, localizadas entre os dois porões de carga mais de vante e para a determinação da quantidade de carga permissível no porão de carga mais de vante”, adotadas pela resolução 4 da Conferência dos Governos Contratantes da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, em 27 de novembro de 1997, como possa vir a ser emendada pela Organização, desde que essas emendas sejam adotadas, postas em vigor e surtam efeito de acordo com as disposições do artigo VIII da presente Convenção, referente aos procedimentos para emendas aplicáveis ao anexo, com exceção do capítulo 1.

8. Graneleiros construídos significa graneleiros cujas quilhas tenham sido batidas, ou que estejam num estágio de construção semelhante.

9. Um estágio de construção semelhante significa o estágio em que:

1. tem início a construção que pode ser identificada com um determinado navio; e
2. tem início a montagem daquele navio, compreendendo pelo menos 50 toneladas ou um por cento da massa estimada de todo o material estrutural, o que for menor.

10. Boca (B) de um graneleiro significa a boca como definida na Convenção Internacional sobre Linhas de Carga em vigor.

Regra 2

Aplicação

Os graneleiros deverão cumprir as prescrições deste capítulo, além das prescrições aplicáveis de outros capítulos.

Regra 3

Cronograma de implementação

Os graneleiros construídos antes de 1º de julho de 1999 aos quais se aplicam as regras 4 ou 6 deverão atender ao disposto nessas regras de acordo com a seguinte tabela, com referência ao programa intensificado de inspeções exigido pela regra XI-1/2:

1. os graneleiros que estiverem com 20 anos de idade ou mais em 1º de julho de 1999, até a data da primeira vistoria intermediária, ou da primeira vistoria periódica realizada após 1º de julho de 1999, a que ocorrer primeiro;
2. os graneleiros que estiverem com 15 anos de idade ou mais, mas com menos de 20 anos de idade em 1º de julho de 1999, até a data da primeira vistoria periódica realizada após 1º de julho de 1999, mas antes de 1º de Julho de 2002; e
3. os graneleiros que estiverem com menos de 15 anos de idade em 1º de julho de 1999, até a data da primeira vistoria periódica realizada após a data em que o navio completar 15 anos de idade, mas antes da data em que o navio atinge 17 anos de idade.

Regra 4

Requisitos de estabilidade em avaria aplicáveis aos graneleiros

1. Os graneleiros de casco singelo com 150 m de comprimento ou mais, projetados para transportar cargas sólidas a granel com uma densidade de 1.000 kg/m³ ou mais, construídos em 1º de julho de 1999, ou depois, deverão, quando carregados até a linha de carga de verão, ser capazes de suportar um alagamento em qualquer porção de carga em todas as condições de carregamento e permanecer flutuando em condições de equilíbrio satisfatórias, como especificado no parágrafo 4.

2. Os graneleiros de casco duplo com 150 m de comprimento ou mais, nos quais qualquer parte da antepara longitudinal estiver localizada até uma distância de B/5 ou 11,5 m, a que for menor, do costado do navio em direção à linha de centro, formando um ângulo reto com a linha de centro na linha de carga de verão designada, projetados para transportar cargas sólidas a granel com uma densidade de 1.000 kg/m³ ou mais, construídos em 1º de julho de 2006 ou depois, deverão, quando carregados até a linha de carga de verão, ser capazes de suportar um alagamento em qualquer porção de carga em todas as condições de carregamento e permanecer flutuando em condições de equilíbrio satisfatórias, como especificado no parágrafo 4.

3. Os graneleiros de casco singelo, com 150 m de comprimento ou mais, projetados para transportar cargas sólidas a granel com uma densidade de 1.780 kg/m³ ou mais, construídos antes de 1º de julho de 1999, deverão, quando carregados até a linha de carga de verão, ser capazes de suportar um alagamento no porção de carga mais de vante, em todas as condições de carregamento, e permanecer flutuando em condições de equilíbrio

satisfatórias, como especificado no parágrafo 4. Esta exigência deverá ser atendida de acordo com o cronograma de implementação especificado na regra 3.

4. Sujeito às disposições do parágrafo 7, a condição de equilíbrio após o alagamento deverá satisfazer à condição de equilíbrio apresentada no anexo da Resolução A.320(IX) - Regra equivalente à Regra 27 da Convenção Internacional sobre Linhas de Carga, 1966, como emendada pela Resolução A.514(13). O alagamento assumido só precisará levar em consideração o alagamento do espaço do porão de carga até o nível da água fora do navio naquela condição de alagado. A permeabilidade de um porão carregado deverá ser assumida como sendo de 0,9 e a permeabilidade de um porão vazio deverá ser assumida como sendo de 0,95, a menos que seja assumida uma permeabilidade pertinente a uma carga específica para o volume de um porão alagado e ocupado por carga, e é assumida uma permeabilidade de 0,95 para a parte ainda vazia do porão.

5. Os graneleiros construídos antes de 1º de julho de 1999, para os quais tenha sido determinada uma borda livre reduzida, em atendimento à Regra 27(7) da Convenção Internacional sobre Linhas de Carga, 1966, como adotada em 5 de abril de 1966, poderão ser considerados como atendendo ao disposto no parágrafo 3 desta regra.

6. Os graneleiros para os quais tenha sido determinada uma borda livre reduzida, em atendimento às disposições do parágrafo (8) da regra equivalente à Regra 27 da Convenção Internacional sobre Linhas de Carga, 1966, adotada pela Resolução A 320(IX), como emendada pela Resolução A.514(13), poderão ser considerados como atendendo ao disposto nos parágrafos 1 ou 2, como apropriado.

7. Nos graneleiros para os quais tenha sido determinada uma borda livre reduzida em atendimento às disposições da Regra 27(8) do Anexo B do Protocolo de 1988 relativo à Convenção Internacional sobre Linhas de Carga, 1966, a condição de equilíbrio após o alagamento deverá satisfazer às prescrições pertinentes daquele Protocolo.

Regra 5

Resistência estrutural dos graneleiros

1. Os graneleiros de casco singelo com 150 m de comprimento ou mais, projetados para transportar cargas sólidas a granel com uma densidade de 1.000 kg/m³ ou mais, construídos em 1º de julho de 1999 ou depois, deverão ter uma resistência suficiente para suportar um alagamento em qualquer porão de carga até o nível da água fora do navio naquela condição de alagamento, em todas as condições de carregamento e de lastro, levando também em consideração os efeitos dinâmicos resultantes da presença de água no porão, e levando em consideração as recomendações adotadas pela Organização².

2. Os graneleiros de casco duplo com 150 m de comprimento ou mais, nos quais qualquer parte da antepara longitudinal estiver localizada até uma distância de B/5 ou 11,5 m, a que for menor, do costado do navio em direção à linha de centro, formando um ângulo reto com a linha de centro na linha de carga de verão designada, projetados para transportar cargas sólidas a granel com uma densidade de 1.000 kg/m³ ou mais, construídos em 1º de julho de 2006 ou depois, deverão atender às disposições do parágrafo 1 relativas à resistência.

Regra 6

Requisitos estruturais e outros, para graneleiros

1. Os graneleiros de casco singelo com 150 m de comprimento ou mais, que transportam cargas sólidas a granel com uma densidade de 1.780 kg/m^3 ou mais, construídos antes de 1º de julho de 1999, deverão atender às seguintes exigências, de acordo com o cronograma de implementação especificada na regra 3:

1. A antepara transversal estanque localizada entre os dois porões de carga mais de vante e o duplo-fundo do porão de carga mais de vante deverão ter uma resistência suficiente para resistir ao alagamento do porão de carga mais de vante, levando também em consideração os efeitos dinâmicos resultantes da presença da água no porão, em atendimento às normas relativas à resistência das anteparas e dos duplos-fundos de graneleiros. Para os efeitos desta regra, as normas relativas à resistência das anteparas e dos duplos-fundos de graneleiros deverão ser consideradas como sendo de cumprimento obrigatório.

2. Ao considerar a necessidade de reforçar a antepara transversal estanque à água ou o duplo-fundo para atender às exigências de 1.1, e a extensão desse reforço, as seguintes restrições poderão ser levadas em consideração:

1. restrições relativas à distribuição do peso total da carga entre os porões de carga; e

2. restrições relativas à máxima tonelagem de porte bruto.

4. Para os graneleiros que estiverem adotando qualquer das restrições apresentadas nos parágrafos 1.2.1 e 1.2.2 acima, ou ambas, com o propósito de atender às exigências do parágrafo 1.1, essas restrições deverão ser cumpridas sempre que estiverem sendo transportadas cargas a granel com uma densidade de 1.780 kg/m^3 ou mais.

2. Os graneleiros com 150 m de comprimento ou mais, construídos em 1º de julho de 2006 ou depois, em todas as áreas em que tiverem um casco duplo deverão atender às seguintes exigências:

1. As principais estruturas de reforço do casco duplo não deverão estar localizadas no interior do porão de carga.

2. Sujeito ao disposto abaixo, a distância entre o casco externo e o casco interno, em qualquer seção transversal, não deverá ser inferior a 1.000 mm, medida perpendicularmente ao costado. A construção do casco duplo deverá ser tal que permita o acesso para inspeção, como disposto na Regra II-1/3-6 e nas Disposições Técnicas referentes àquela regra.

1. As folgas abaixo não precisam ser mantidas no que se refere às peças de amarração transversais, às cantoneiras extremas superiores e inferiores das estruturas transversais, ou às cantoneiras extremas das estruturas longitudinais.

2. O espaçamento mínimo da passagem livre através do espaço do casco duplo, no que se refere a obstruções tais como canalizações ou escadas verticais, não deverá ser inferior a 600 mm.

3. Quando os cascos internos e/ou externos tiverem uma estrutura transversal, a folga mínima entre as superfícies internas das estruturas não deverá ser inferior a 600 mm.

4. Quando os cascos interno e externo tiverem uma estrutura longitudinal, a folga mínima entre as superfícies internas das estruturas não deverá ser inferior a 800 mm. Fora da parte paralela do comprimento do porão de carga, esta folga poderá ser reduzida onde

for necessário devido à configuração estrutural, mas, em nenhuma circunstância, deverá ser inferior a 600 mm.

5. A folga mínima mencionada acima será a menor distância medida entre linhas imaginárias unindo as superfícies internas das estruturas existentes no casco interno ou externo.

3. Os espaços entre cascos duplos destinados a tanques de lastro de água salgada, dispostos em graneleiros com 150 m de comprimento ou mais, construídos em 1º de julho de 2006 ou depois, deverão ser revestidos de acordo com as exigências da Regra II-1/3-2 e também com base nas Normas de desempenho para revestimentos³ a serem adotadas pela Organização.

4. Os espaços entre cascos duplos, com a exceção dos tanques laterais superiores, se houver, não deverão ser utilizados para o transporte de carga.

5. Em graneleiros com 150 m de comprimento ou mais, que transportam cargas sólidas a granel com uma densidade de 1.000 kg/m³ ou mais, construídos em 1º de julho de 2006 ou depois:

1. a estrutura dos porões de carga deverá ser tal que todas as cargas contempladas possam ser carregadas e descarregadas através de equipamentos e procedimentos padrão de carregamento/descarregamento sem causar danos que comprometam a segurança da estrutura;

2. deverá ser assegurada uma boa continuidade entre a estrutura do costado e a estrutura do resto do casco; e

3. a estrutura das áreas de carga deverá ser tal que uma falha num único componente estrutural não leve a uma falha decorrente imediata de outros itens estruturais, levando possivelmente ao desmoronamento de todos os painéis reforçados.

Regra 7

Vistoria e manutenção de graneleiros

1. Os graneleiros de casco singelo com 150 m de comprimento ou mais, construídos antes de 1º de julho de 1999, com 10 anos de idade ou mais, não deverão transportar cargas sólidas a granel que tenham uma densidade de 1.780 kg/m³ ou mais, a menos que tenham sido submetidos de maneira satisfatória a:

1. uma vistoria periódica, de acordo com o programa intensificado de inspeções, durante as vistorias exigidas pela Regra XI-1/2; ou

2. uma vistoria de todos os porões de carga, da mesma forma como requerido para as vistorias periódicas do programa intensificado de inspeções, durante as vistorias exigidas pela Regra XI-1/2.

2. Os graneleiros deverão atender às exigências relativas à manutenção dispostas na Regra II-1/3-1 e nas Normas para a inspeção e manutenção realizadas por armadores nas tampas das escotilhas de graneleiros, adotadas pela Organização através da Resolução MSC.169(79), como possa vir a ser emendada pela Organização, desde que estas emendas sejam adotadas, postas em vigor e surtam efeito de acordo com o disposto no artigo VIII da presente Convenção, relativo aos procedimentos para emendas aplicáveis ao Anexo, exceto ao capítulo I.

Regra 8

Informação sobre o atendimento às prescrições relativas aos graneleiros

1. O folheto exigido pela Regra VI/7.2 deverá ser endossado pela Administração, ou em seu nome, para indicar que foram atendidas as regras 4, 5, 6 e 7, como apropriado.

2. Quaisquer restrições impostas ao transporte de cargas sólidas a granel que tenham uma densidade de 1.780 kg/m³ ou mais, de acordo com as exigências das regras 6 e 14, deverão ser identificadas e registradas no folheto mencionado no parágrafo 1.

3. Um graneleiro ao qual se aplique o parágrafo 2 deverá ser marcado de maneira permanente no seu costado a meia nau, a bombordo e a boreste, com um triângulo equilátero sólido, tendo 500 mm de lado e com o seu vértice superior 300 mm abaixo da linha do convés e pintado de uma cor que contraste com a do casco.

Regra 9

Prescrições relativas a graneleiros impossibilitados de atender ao disposto na regra 4.3 devido à configuração de projeto dos seus porões de carga

Para graneleiros construídos antes de 1º de julho de 1999 que estejam dentro dos limites para a aplicação da Regra 4.3, que tenham sido construídos com um número insuficiente de anteparas transversais estanques para atender ao disposto naquela regra, a Administração poderá permitir um abrandamento da aplicação das regras 4.3 e 6, com a condição de que atendam às seguintes exigências:

1. para o porão de carga mais de vante, as inspeções prescritas para a vistoria anual no programa intensificado de vistorias exigida pela Regra XI-1/2 deverão ser substituídas pelas inspeções prescritas naquele programa para a vistoria intermediária dos porões de carga;

2. deverão ser dotados de alarmes de nível alto de água no poço do porão em todos os porões de carga, ou nos túneis dos transportadores de carga, como apropriado, dando um alarme sonoro e visual no passadiço, como aprovado pela Administração ou por uma organização reconhecida por ela, de acordo com o disposto na Regra XI-1/1; e

3. deverão dispor de informações detalhadas sobre os cenários específicos de alagamento no porão de carga. Essas informações deverão ser acompanhadas de instruções detalhadas sobre a preparação para a evacuação, de acordo com o disposto na seção 8 do Código Internacional de Gerenciamento da Segurança (ISM), e deverão ser utilizadas como base para o treinamento e para os exercícios a serem realizados pela tripulação.

Regra 10

Declaração da densidade da carga sólida a granel

1. Antes de carregar uma carga a granel em graneleiros com 150 m de comprimento ou mais, o embarcador deverá declarar a densidade dessa carga, além de fornecer as informações relativas à carga exigidas pela Regra VI/2.

2. Para graneleiros aos quais se aplique a regra 6, a menos que tais graneleiros atendam a todos os requisitos pertinentes deste capítulo, aplicáveis ao transporte de carga sólida a granel com densidade igual ou superior a 1780 kg/m^3 , qualquer carga para a qual for declarada uma densidade na faixa de 1.250 kg/m^3 a 1.780 kg/m^3 deverá ter esta densidade verificada por uma organização de testes reconhecida.

Regra 11

Instrumento de carregamento

(A menos que expressamente disposto em contrário, esta regra se aplica a todos os graneleiros, independentemente da data da sua construção)

1. Os graneleiros com 150 m de comprimento ou mais deverão ser dotados de um instrumento de carregamento capaz de fornecer informações relativas aos esforços de cisalhamento e aos momentos fletores a que estiverem sendo submetidas as longarinas do casco, levando em conta a recomendação adotada pela Organização.

2. Os graneleiros com 150 m de comprimento ou mais, construídos antes de 1º de julho de 1999, deverão atender aos requisitos do parágrafo 1 não depois da data da primeira vistoria intermediária ou periódica do navio a ser efetuada após 1º de julho de 1999.

3. Os graneleiros com menos de 150 m de comprimento, construídos em 1º de julho de 2006 ou depois, deverão ser dotados de um instrumento de carregamento capaz de fornecer informações sobre a estabilidade do navio na condição de intacto. O software do computador deverá ser aprovado pela Administração para a realização de cálculos de estabilidade e deverá ser dotado das condições padrão para fins de testes relativos às informações aprovadas sobre estabilidade.

Regra 12

Alarmes de entrada de água em porões, em espaços de lastro e em espaços secos

(Esta regra aplica-se a todos os graneleiros, independentemente da sua data de construção)

1. Os graneleiros deverão ser dotados de detectores do nível de água:

1. em todos os porões de carga, que deem alarmes sonoros e visuais, um quando o nível da água acima do fundo da parte interna de qualquer porão atingir uma altura de 0,5 m, e outro quando atingir uma altura não inferior a 15% da profundidade do porão de carga, mas não superior a 2 m. Nos graneleiros aos quais se aplique a Regra 9.2, só precisam ser instalados detectores com este último tipo de alarme. Os detectores do nível de água deverão ser instalados na extremidade de ré dos porões de carga. Para os porões de carga que sejam utilizados para água de lastro, poderá ser instalado um dispositivo para desligar o alarme. Deverá haver uma distinção clara entre os alarmes visuais relativos aos dois níveis de água diferentes detectados em cada porão;

2. em qualquer tanque de lastro localizado por ante-a-vante da antepara de colisão exigida pela Regra II-1/11, que deem um alarme sonoro e visual quando o líquido no interior do tanque atingir um nível não superior a 10% da capacidade do tanque. Poderá ser instalado um dispositivo para desligar o alarme quando o tanque estiver sendo utilizado; e

3. em qualquer espaço seco ou vazio, que não um paiol da amarra, qualquer parte do qual se prolongue por ante-a-vante do porão de carga mais de vante, que dêem um alarme sonoro e visual quando o nível da água atingir 0,1 m acima do piso. Não é preciso que haja estes alarmes em espaços ou compartimentos fechados cujo volume não ultrapassar 0,1% do volume de deslocamento máximo do navio.

2. Os alarmes sonoros e visuais especificados no parágrafo 1 deverão estar localizados no passadiço.

3. Os graneleiros construídos antes de 1º de julho de 2004 deverão atender às exigências desta regra no máximo até a data da vistoria anual, intermediária ou de renovação do navio a ser realizada depois de 1º de julho de 2004, a que ocorrer primeiro.

Regra 13

Disponibilidade dos sistemas de bombeamento

(Esta regra aplica-se a todos os graneleiros, independentemente da sua data de construção)

1. Nos graneleiros, os meios destinados a esgotar e a bombear os tanques de lastro localizados por ante-a-vante da antepara de colisão e os porões dos compartimentos secos, que qualquer parte dos quais se prolongue para vante do porão de carga mais de vante, deverão poder ser acionados de um compartimento fechado e facilmente acessível, cuja localização seja acessível para quem vem do passadiço ou do local de controle das máquinas, sem atravessar a borda livre exposta ou os conveses da superestrutura. Quando as redes que servem a estes tanques ou a estes porões perfurarem a antepara de colisão, poderá ser aceito que as válvulas sejam operadas por meio de atuadores com controle remoto, como uma alternativa ao controle das válvulas especificado na Regra II-1/11.4, desde que a localização destes controles das válvulas obedeça ao disposto nesta regra.

2. Os graneleiros construídos antes de 1º de julho de 2004 deverão cumprir as exigências desta regra, não depois da data da primeira vistoria intermediária ou de renovação do navio a ser realizada depois de 1º de julho de 2004, mas em nenhuma hipótese depois de 1º de julho de 2007.

Regra 14

Restrições para suspender com qualquer porão vazio

Os graneleiros de casco singelo com 150 m de comprimento ou mais, transportando cargas que tenham uma densidade de 1.780 kg/m³ ou mais, se não atenderem às exigências relativas a suportar o alagamento de qualquer porão de carga, como especificado na Regra 5.1 e nas Normas e critérios para estruturas do costado de graneleiros de casco singelo, adotadas pela Organização através da Resolução MSC.168(79), como possa ser emendada pela Organização, desde que estas emendas sejam adotadas, postas em vigor e surtam efeito de acordo com o disposto no artigo VIII da presente Convenção relativo aos procedimentos para emendas aplicáveis ao Anexo, exceto ao capítulo I, não deverão suspender com qualquer porão carregado com menos de 10% do peso máximo permissível para a carga naquele porão, quando estiver na condição de plena carga, após atingir 10 anos de idade. A condição de plena carga aplicável para esta regra é uma carga igual ou

maior que 90% do porte bruto do navio na borda livre designada pertinente.”

APÊNDICE CERTIFICADOS

Modelo do Certificado de Segurança para Navio de Passageiros

13. É acrescentada a seguinte seção nova entre a seção que começa com as palavras “Este certificado é válido até” e a seção que começa com as palavras “Emitido em”:

“Data do término da vistoria na qual se baseia este certificado:
_____” (dd/mm/aaaa)

Modelo do Certificado de Segurança de Construção para Navio de Carga

14. É acrescentada a seguinte seção nova entre a seção que começa com as palavras “Este certificado é válido até” e a seção que começa com as palavras “Emitido em”:

“Data do término da vistoria na qual se baseia este certificado:
_____” (dd/mm/aaaa)

Modelo do Certificado de Segurança de Equipamento para Navio de Carga

15. É acrescentada a seguinte seção nova entre a seção que começa com as palavras “Este certificado é válido até” e a seção que começa com as palavras “Emitido em”:

“Data do término da vistoria na qual se baseia este certificado:
_____” (dd/mm/aaaa)

Registro de Equipamento para o Certificado de Segurança de Equipamento para Navio de Carga (Modelo E)

16. A seção 3 existente é substituída pela seguinte:

“3. Detalhes relativos aos sistemas e equipamentos de navegação

Item	Existente real
1.1 Agulha magnética padrão*	
1.2 Agulha magnética reserva*	
1.3 Agulha giroscópica*	
1.4 Repetidora de rumo da agulha giroscópica*	
1.5 Repetidora de marcações da agulha giroscópica.*	
1.6 Sistema de controle do rumo ou da trajetória*	
1.7 Peloro ou dispositivo para fazer marcações utilizando a agulha*	
1.8 Meios para correção de rumo e marcações	
Item	Existente real
1.9 Dispositivo transmissor de rumo (THD)*	

2.1	Cartas náuticas / Sistema de apresentação de cartas eletrônicas e informações (ECDIS)**	
2.2	Dispositivos reserva para o ECDIS	
2.3	Publicações náuticas	
2.4	Dispositivos reserva para as publicações náuticas eletrônicas	
3.1	Receptor para um sistema global de navegação por satélite/sistema terrestre de navegação rádio*,**	
3.2	Radar de 9 GHz*	
3.3	Segundo radar (3 GHz/ 9 GHz**)*	
3.4	Auxílio de plotagem radar automática (ARPA)*	
3.5	Auxílio de acompanhamento automático*	
3.6	Auxílio de acompanhamento automático secundário*	
3.7	Auxílio de plotagem eletrônica*	
4	Sistema automático de identificação (AIS)	
5.1	Registrador de dados da viagem (VDR)**	
5.2	Registrador de dados da viagem simplificado (S-VDR)**	
6.1	Dispositivo de medição de velocidade e distância (em relação à água)*	
6.2	Dispositivo de medição de velocidade e distância (em relação à terra, para vante e no sentido transversal)*	
6.3	Ecobatímetro*	
7.1	Indicador do ângulo do leme, do empuxo, do passo, do modo de funcionamento do hélice*	
7.2	Indicador da velocidade da guinada*	
8	Sistema de recepção de som*	
9	Telefone para a estação de governo em emergência*	
10	Lâmpada de sinalização diurna*	
11	Refletor radar*	
12	Código Internacional de Sinais	
13	Manual IAMSAR, Volume III	

*São permitidos meios alternativos para atender a esta exigência, de acordo com a Regra V/19. No caso de outros meios, eles deverão ser especificados.

**Suprimir como for adequado.”

Modelo do Certificado de Segurança Rádio para Navio de Carga

17. É acrescentada a seguinte seção nova entre a seção que começa com as palavras “Este certificado é válido até” e a seção que começa com as palavras “Emitido em”:

“Data do término da vistoria na qual se baseia este certificado:
_____” (dd/mm/aaaa)

Modelo de Certificado de Segurança para Navio de Passageiros com Propulsão Nuclear

18. O modelo existente do certificado é substituído pelo seguinte:

“CERTIFICADO DE SEGURANÇA PARA NAVIO DE PASSAGEIROS
COM PROPULSÃO NUCLEAR

Este Certificado deverá ser complementado por um Registro de Equipamentos (Modelo PNUC)

(Timbre oficial)

(Estado)

Uma⁴.

para ——— viagem internacional

uma curta

Expedido com base nas disposições da

CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA

NO MAR, 1974, como emendada pelo Protocolo de 1988, referente àquela Convenção

sob a autoridade do Governo do

(nome do Estado)

por _____

(nome da pessoa ou organização autorizada)

Características do navio⁵

Nome do navio.

Número ou letras característicos

Porto de Registro.

Arqueação bruta.

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

Número da IMO.

Data em que foi batida a quilha ou em que o navio se encontrava em um estágio semelhante de construção ou, quando aplicável, data em que tiveram início os trabalhos para uma conversão, ou uma alteração, ou uma modificação de vulto.

ISTO É PARA CERTIFICAR:

1. Que o navio foi vistoriado de acordo com as exigências da regra VIII/9 da Convenção.

2. Que o navio, sendo um navio nuclear, atendeu a todas as exigências do capítulo VIII da Convenção e está de acordo com a Avaliação de Segurança aprovada para o navio; e que:

2.1. o navio atendeu às exigências da Convenção com relação:

- .1. à estrutura, às máquinas principais e auxiliares, às caldeiras e a outros vasos de pressão, inclusive à instalação de propulsão nuclear e à estrutura de proteção contra colisão;
- .2. aos arranjos e detalhes relativos à compartimentagem estanque à água;
- .3. à seguinte subdivisão de linhas de carga.

Subdivisão de linhas de carga determinadas e marcadas no costado do navio a meia-nau (regra II-1/13)	Borda Livre	Aplicar quando os compartimentos em que são transportados passageiros compreendem os seguintes compartimentos alternativos
C.1 C.2 C.3		

2.2 o navio atendeu às exigências da Convenção com relação à proteção estrutural contra incêndio, aos sistemas e dispositivos de segurança contra incêndio e aos planos de controle de incêndio;

2.3 o navio atendeu às exigências da Convenção com relação aos sistemas e equipamentos de proteção contra radiação;

2.4 os equipamentos salva-vidas e os equipamentos das embarcações salva-vidas, das balsas salva-vidas e das embarcações de salvamento estão de acordo com as exigências da Convenção;

2.5 o navio foi dotado de um aparelho lança-retinidas e de instalações de rádio utilizadas em equipamentos salva-vidas, de acordo com as exigências da Convenção;

2.6 o navio atendeu às exigências da Convenção com relação às instalações de rádio;

2.7 o funcionamento das instalações de rádio utilizadas em equipamentos salva-vidas atenderam às exigências da Convenção;

2.8 o navio atendeu às exigências da Convenção com relação aos equipamentos de navegação de bordo, aos meios de embarque para os práticos e às publicações náuticas;

2.9 o navio foi dotado de luzes e marcas de navegação, de meios para emitir sinais sonoros e de socorro, de acordo com as exigências da Convenção e do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar em vigor;

2.10 em todos os outros aspectos, o navio atendeu às exigências pertinentes da Convenção.

Este certificado é válido até: _____

Data do término da vistoria na qual se baseia este certificado: _____ (dd/mm/aaaa)

Expedido em: _____ (Local de expedição do certificado)

(Data da expedição): _____

(Assinatura do funcionário autorizado que expediu o certificado)

(Timbre ou selo da autoridade expedidora, como apropriado)

19. É acrescentado o seguinte Registro de Equipamentos para o Certificado de Segurança para Navio de Passageiros com Propulsão Nuclear, após o modelo do Certificado de Segurança para Navio

de Passageiros com Propulsão Nuclear:

“REGISTRO DE EQUIPAMENTOS PARA O CERTIFICADO DE SEGURANÇA PARA NAVIO DE PASSAGEIROS
COM PROPULSÃO NUCLEAR (MODELO PNUC)

Este Registro deverá ser anexado permanentemente ao Certificado de Segurança de Navio de
Passageiros com Propulsão Nuclear

REGISTRO DE EQUIPAMENTOS EM CONFORMIDADE COM A CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA
SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR, 1974, COMO EMENDADA PELO PROTOCOLO DE 1988
RELATIVO ÀQUELA CONVENÇÃO

1. Características do navio

Nome do navio:

Número ou letras características:

Número de passageiros para o qual está certificado:

Número mínimo de pessoas com as qualificações exigidas para operar as instalações de
rádio:

2. Detalhes dos equipamentos salva-vidas

1 Número total de pessoas para as quais existem equipamentos salva-vidas		Bombordo	Boreste
2	Número total de embarcações salva-vidas		
2.1	Número total de pessoas acomodadas por elas		
2.2	Número de embarcações salva-vidas parcialmente fechadas (Regra III/21 e Código LSA, seção 4.5)		
2.3	Número de embarcações salva-vidas totalmente fechadas (Regra III/21 e Código LSA, seção 4.6)		
2.4	Outras embarcações salva-vidas		
2.5.1	Número		
2.5.2	Tipo		
3	Número de embarcações salva-vidas a motor incluídas no total de embarcações salva-vidas apresentado acima		
3.1	Número de embarcações salva-vidas dotadas de holofote		
4	Número de embarcações de salvamento		
4.1	Número de embarcações incluídas no total de embarcações salva-vidas apresentado acima		
5	Balsas salva-vidas		
5.1	Aquelas para as quais são exigidos aparelhos de lançamento aprovados		
5.1.1	Número de balsas salva-vidas		
5.1.2	Número de pessoas acomodadas por elas		
5.2	Aquelas para as quais são exigidos aparelhos de lançamento aprovados		
5.2.1	Número de balsas salva-vidas		

5.2.2	Número de pessoas acomodadas por elas		
6	Equipamentos flutuantes		
6.1	Número de equipamentos		
6.2	Número de pessoas que podem ser sustentadas		
7	Número de boias salva-vidas		
8	Número de coletes salva-vidas		
9	Roupas de imersão		
9.1	Número total		
9.2	Número de roupas que atendem às exigências relativas a coletes salva-vidas		
10	Número de meios de proteção térmica*		
11	Instalações de rádio utilizadas em equipamentos salva-vidas		
11.1	Número de transponders radar		
11.2	Número de transportadores em VHF		

* Excluindo os exigidos pelo Código LSA, parágrafos 4.1.5.1.24, 4.4.8.31 e 5.1.2.213.

3. Detalhes das instalações de rádio

Item	Existente real
1	Sistemas principais
1.1	Instalação rádio de VHF:
1.1.1	Codificador DSC
1.1.2	Receptor para serviço em DSC
1.1.3	Radiotelefonia
1.2	Instalação rádio de MF:
1.2.1	Codificador DSC
1.2.2	Receptor para serviço em DSC
1.2.3	Radiotelefonia
1.3	Instalação rádio de MF/HF:
1.3.1	Codificador DSC
1.3.2	Receptor para serviço em DSC
1.3.3	Radiotelefonia
1.3.4	Radiotelegrafia com impressão direta
1.4	Estação INMARSAT navio para terra
2	Meios secundários de alerta
3	Instalações para recepção de informações de segurança marítima
3.1	Receptor NAVTEX
3.2	Receptor EGC
3.3	Receptor de radiotelegrafia com impressão direta
4	Satélite EPIRB
4.1	COSPAS-SARSAT
4.2	INMARSAT
5	VHF EPIRB
6	Transpondedor radar do navio

4. Métodos utilizados para assegurar a disponibilidade das instalações rádio (Regras IV/15.6 e 15.7).

4.1 Duplicação de equipamentos

4.2 Manutenção baseada em terra

4.3 Capacidade de manutenção no mar

5. Detalhes relativos aos sistemas e equipamentos de navegação

	Existente real
1.1 Agulha magnética padrão*	
1.2 Agulha magnética reserva*	
1.3 Agulha giroscópica*	
1.4 Repetidora de rumo da agulha giroscópica*	
1.5 Repetidora de marcações da agulha giroscópica*	
1.6 Sistema de controle do rumo ou da trajetória*	
1.7 Peloro ou dispositivo para fazer marcações utilizando a agulha*	
1.8 Meio para corrigir a indicação de rumo e as marcações	
1.9 Dispositivo transmissor de rumo (THD) *	
2.1 Cartas náuticas / Sistema de apresentação de cartas eletrônicas e informações (ECDIS) **	
2.2 Dispositivos reserva para o ECDIS	
2.3 Publicações náuticas.	
2.4 Dispositivos reserva para as publicações náuticas eletrônicas	
3.1 Receptor para um sistema global de navegação por satélite/sistema terrestre de navegação rádio *,**	
3.2 Radar de 9 GHz*	
3.3 Segundo radar (3 GHz/9 GHz ³) *	
3.4 Auxílio de plotagem radar automática (ARPA) *	
3.5 Auxílio de acompanhamento automático*	
3.6 Auxílio de acompanhamento automático secundário*	
3.7 Auxílio de plotagem eletrônica*	
4 Sistema automático de identificação (AIS)	
5 Registrador de dados da viagem (VDR)	
6.1 Dispositivo de medição de velocidade e distância (em relação à água) *	
6.2 Dispositivo de medição de velocidade e distância (em relação à terra, para vante e no sentido transversal) *	
7 Ecobatímetro*	
8.1 Indicador do ângulo do leme, do empuxo, do passo, do modo de funcionamento do hélice*	
8.2 Indicador da velocidade da guinada*	
9 Sistema de recepção de som*	
10 Telefone para a estação de governo em emergência*	
11 Lâmpada de sinalização diurna*	
12 Refletor radar*	
13 Código Internacional de Sinais	
14 Manual IAMSAR, Volume III	

* Cancelar como apropriado

** Modos alternativos de atender este requisito são permitidos pela regra V/19. Nesse caso esses outros modos devem ser especificados.

ISTO É PARA CERTIFICAR que este Registro está correto sob todos os aspectos.

Expedido em: _____ (Local de expedição do Registro)

Data da expedição: _____

(Assinatura do funcionário autorizado que expediu o certificado)

(Timbre ou selo da autoridade expedidora, como apropriado)

Modelo do Certificado de Segurança para Navios de Carga com Propulsão Nuclear

20. O modelo existente do certificado é substituído pelo seguinte:

CERTIFICADO DE SEGURANÇA PARA NAVIO DE CARGA COM PROPULSÃO NUCLEAR

Este Certificado deverá ser complementado por um Registro de Equipamentos (Modelo CNUC)

(Timbre oficial):

(País)

Emitido com base nas disposições da

CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA

NO MAR, 1974, como modificada pelo Protocolo de 1988 relativo àquela Convenção

sob a autoridade do Governo de

(nome do Estado)

Por _____

(pessoa ou organização autorizada)

Características do navio⁶

Nome do navio

Números ou letras características

Porto de registro

Arqueação bruta

Porte bruto do navio (toneladas métricas)⁷

Comprimento do navio (Regra III/3.12)

Áreas marítimas nas quais o navio está certificado para operar (Regra IV/2)

.....

Número da IMO

Tipo de navio⁸

Graneleiro

Petroleiro

Navio-tanque para produtos químicos

Navio-tanque para gás

Outro navio de carga que não os acima

Data em que foi batida a quilha, ou em que o navio estava num estágio de construção semelhante ou, quando for aplicável, data em que teve início o trabalho para uma alteração ou modificação de vulto

ISTO É PARA CERTIFICAR:

1. Que o navio foi vistoriado de acordo com as exigências da Regra VIII/9 da Convenção.

2. Que o navio, sendo um navio nuclear, atendeu a todas as exigências do capítulo VIII da Convenção e está de acordo com a Avaliação de Segurança aprovada para o navio; e que

2.1. as condições da estrutura, das máquinas e dos equipamentos, como definidas na Regra I/10 (como for aplicável para atender à Regra VIII/9), inclusive da instalação de propulsão nuclear e da estrutura de proteção contra colisão, estavam satisfatórias e o navio atendeu às exigências pertinentes do capítulo II-1 e do capítulo II-2 da Convenção (que não as relativas aos sistemas e equipamentos de segurança contra incêndio e aos planos de controle de incêndio);

2.2. o navio atendeu às exigências da Convenção com relação aos sistemas e equipamentos de segurança contra incêndio e aos planos de controle de incêndio;

2.3. o navio estava dotado de dispositivos salva-vidas e de equipamentos das embarcações salva-vidas, das balsas salva-vidas e das embarcações de salvamento de acordo com as exigências da Convenção;

2.4. o navio estava dotado de um aparelho lança-retinidas e de instalações de rádio utilizadas em equipamentos salva-vidas, de acordo com as exigências da Convenção;

2.5. o navio atendeu às exigências da Convenção no que se refere às instalações de rádio;

2.6. o funcionamento das instalações de rádio utilizadas nos equipamentos salva-vidas atenderam às exigências da Convenção;

2.7. o navio atendeu às exigências da Convenção no que se refere aos equipamentos de navegação de bordo, aos meios para embarque do práctico e às publicações náuticas;

2.8. o navio estava dotado de luzes, marcas, meios de emitir sinais sonoros e sinais de socorro de acordo com as exigências da Convenção e com o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar em vigor;

2.9. em todos os outros aspectos o navio atendeu às exigências pertinentes das regras, na medida em que aquelas exigências se aplicam a ele.

Este certificado é válido até

Data do término da vistoria em que se baseia este certificado: _____ dd/mm/aaaa

Emitido em: _____ (Local de emissão do certificado)

(Data de emissão): _____

(Assinatura do funcionário autorizado que emitiu o certificado)
(Timbre ou carimbo da autoridade emitente, como for adequado)”

21. É acrescentado o seguinte Registro de Equipamentos para o Certificado de Segurança de Navio de Carga com Propulsão Nuclear, após o modelo do Certificado de Segurança de Navio de Carga com Propulsão Nuclear:

“REGISTRO DE EQUIPAMENTOS PARA O CERTIFICADO DE SEGURANÇA PARA NAVIO DE CARGA COM PROPULSÃO NUCLEAR (MODELO CNUC)

Este Registro deverá estar permanentemente anexado ao Certificado de Equipamento de Segurança para Navio de Carga com Propulsão Nuclear

REGISTRO DE EQUIPAMENTOS PARA CUMPRIMENTO DA CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR, 1974, COMO MODIFICADA PELO PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO ÀQUELA CONVENÇÃO

1. Características do navio

Nome do navio.....

Número ou letras característicos

Quantidade mínima de pessoas com as qualificações exigidas para operar as instalações de rádio

2. Detalhes dos equipamentos salva-vidas

1 Número total de pessoas para as quais existem equipamentos salva-vidas		
2 Número total de embarcações salva-vidas	Bombordo	Boreste
2.1 Número total de pessoas acomodadas por elas		
2.2 Número de embarcações salva-vidas totalmente fechadas (regra III/31 e Código LSA, seção 4.6)		
2.3 Número de embarcações salva-vidas dotadas de desembarcamento automático parcialmente fechadas (Regra III/31 e Código LSA, seção 4.8)		
2.4 Número de embarcações salva-vidas protegidas contra fogo (Regra III/31 e Código LSA, seção 4.9)		
2.5 Outras embarcações salva-vidas		
2.5.1 Número		
2.5.2 Tipo.		
2.6 Número de embarcações salva-vidas de lançamento por queda livre		
2.6.1 Totalmente fechadas (Regra III/31 e Código LSA, seção 4.7)		
2.6.2 Autônomas (Regra III/31 e Código LSA, seção 4.8)		
2.6.3 Protegidas contra fogo (Regra III/31 e Código LSA, seção		

4.9).		
3	Número de embarcações salva-vidas a motor incluídas no total de embarcações salva-vidas acima indicado	

	Bombordo	Boreste
3.1		
4		
4.1		
5		
5.1		
5.1.1		
5.1.2		
5.2		
5.2.1		
5.2.2		
5.3		
6		
7		
8		
8.1		
8.2		
9		
10		
10.1		
10.2		

* 4.1.5.1.24, 4.1.8.31 e 5.1.2.2.13.

3. Detalhes das instalações de rádio

Item	Existente real
1	
1.1	
1.1.1	
1.1.2	
1.1.3	
1.2	
1.2.1	
1.2.2	
1.2.3	
1.3	
1.3.1	
1.3.2	
1.3.3	
1.3.4	

1.4	Estação INMARSAT navio para terra	
2	Meios secundários de alerta	
3	Instalações para a recepção de informação de segurança marítima	
3.1	Receptor NAVTEX	
3.2	Receptor de EGC	
3.3	Receptor radiotelegráfico com impressão direta em HF	
4	Satélite EPIRB	
4.1	COSPAS-SARSAT	
4.2	INMARSAT	
5	VHF EPIRB	
6	Transpondedor radar do navio	

4. Métodos utilizados para assegurar a disponibilidade das instalações de rádio (Regras IV/15.6 e 15.7).

4.1. Duplicação de equipamentos

4.2. Manutenção baseada em terra

4.3. Capacidade de manutenção no mar

5. Detalhes relativos aos sistemas e equipamentos de navegação

	Existente real	
1.1	Agulha magnética padrão*	
1.2	Agulha magnética reserva*	
1.3	Agulha giroscópica*	
1.4	Repetidora de rumos da agulha giroscópica*	
1.5	Repetidora de marcações da agulha giroscópica*	
1.6	Sistema de controle do rumo ou da trajetória*	
1.7	Peloro ou dispositivo para fazer marcações utilizando a agulha*	
1.8	Meio para corrigir a indicação de rumos e de marcações	
1.9	Dispositivo transmissor de rumos (THD)*	
2.1	Cartas náuticas/Sistema de apresentação de cartas eletrônicas e informações (ECDIS)**	
2.2	Dispositivos reserva para o ECDIS	
2.3	Publicações náuticas	
2.4	Dispositivos reserva para as publicações náuticas eletrônicas	
3.1	Receptor para um sistema global de navegação por satélite/sistema terrestre de navegação rádio*,**	
3.2	Radar de 9 GHz*	
3.3	Segundo radar (3 GHz/9 GHz ³)*	
3.4	Auxílio de plotagem radar automática (ARPA)*	
3.5	Auxílio para acompanhamento automático*	
3.6	Auxílio para acompanhamento automático secundário*	
3.7	Auxílio de plotagem eletrônica*	
4	Sistema automático de identificação (AIS)	
5.1	Registrador de dados da viagem (VDR)**	
5.2	Registrador de dados da viagem simplificado (S-VDR)**	
6.1	Dispositivo de medição de velocidade e distância (em relação à água)*	

6.2 Dispositivo de medição de velocidade e distância (em relação à terra, para vante e no sentido transversal)* 6.3 Ecobatímetro*	
--	--

	Existente real
7.1 Indicador do ângulo do leme, do empuxo, do passo do modo de funcionamento do hélice* 7.2 Indicador de velocidade da guinada* 8 Sistema de recepção de som* 9 Telefone para a estação de governo em emergência* 10 Lâmpada de sinalização diurna* 11 Refletor radar* 12 Código Internacional de Sinais 13 Manual IAMSAR, Volume III	

*São permitidos meios alternativos para atender a esta exigência, com base na Regra V/19. No caso de outros meios, eles deverão ser especificados.

**Suprimir como for adequado.

ISTO É PARA CERTIFICAR que este Registro está correto sob todos os aspectos

Emitido em: _____ (Local e emissão do Registro)

(Data da emissão): _____

(Assinatura do funcionário autorizado que emitiu o certificado)

(Timbre ou selo da autoridade emissora, como apropriado)"

Notas:

1. Para navios construídos antes de 1º de julho de 2006, Resolução 6, Interpretação da definição de "graneleiro", como apresentada no capítulo IX da SOLAS 1974, como emendada em 1994, adotada pela Conferência da SOLAS de 1997.

. A interpretação dos dispositivos do capítulo XII da SOLAS sobre Medidas de segurança adicionais para graneleiros, adotadas pelo Comitê de Segurança Marítima da Organização através da Resolução MSC.79(70).

. Os dispositivos de aplicação do Anexo 1 à Interpretação dos dispositivos do capítulo XII da SOLAS sobre Medidas de segurança adicionais para graneleiros, adotadas pelo Comitê de Segurança Marítima da Organização através da Resolução MSC.89(71).

2. Consultar a Resolução 3, Recomendação sobre o atendimento à Regra XII/5 da SOLAS, adotada pela Conferência da SOLAS de 1977.

3. Consultar as normas aceitáveis para a Administração até o momento em que as Normas de desempenho para revestimentos, a serem adotadas pela Organização, tornarem-se obrigatórias, alterando de maneira adequada as exigências acima.

4. Suprimir como for adequado.

5. Alternativamente, os detalhes do navio podem ser colocados horizontalmente em retângulos.

6. Alternativamente, os detalhes do navio podem ser colocados horizontalmente em retângulos.

7. Somente para petroleiros, navios-tanque para produtos químicos e navios-tanque para gás.

8. Suprimir como for adequado.

RESOLUÇÃO MSC.171(79)

(adotada em 9 de dezembro de 2004)

ADOÇÃO DE EMENDAS AO PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR, 1974

O COMITÊ DE SEGURANÇA MARÍTIMA,

LEMBRANDO o Artigo 28(b) da Convenção sobre a Organização Marítima Internacional relativo às atribuições do Comitê,

LEMBRANDO AINDA o artigo VIII(b) da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), 1974 (daqui em diante referida como “a Convenção”) e o Artigo VI do Protocolo de 1988 relativo à Convenção (daqui em diante referido como “O Protocolo SOLAS de 1988”), referente ao procedimento para emendas ao Protocolo SOLAS de 1988,

TENDO ANALISADO, em sua septuagésima nona sessão, emendas ao Protocolo SOLAS de 1988, propostas e distribuídas de acordo com o Artigo VIII(b)(i) da Convenção e com o Artigo VI do Protocolo SOLAS de 1988,

1. ADOTA, de acordo com o Artigo VIII(b)(iv) da Convenção e com o Artigo VI do Protocolo SOLAS de 1988, emendas ao apêndice do Anexo do Protocolo SOLAS de 1988, cujo texto é apresentado no Anexo da presente resolução;

2. DETERMINA, de acordo com o Artigo VIII(b)(vi)(2)(bb) da Convenção e com o Artigo VI do Protocolo SOLAS de 1988, que as mencionadas emendas deverão ser consideradas como tendo sido aceitas em 1º de janeiro de 2006, a menos que, antes daquela data, mais de um terço das Partes do Protocolo SOLAS de 1988, ou Partes cujas frotas mercantes reunidas constituam pelo menos 50% da arqueação bruta da frota mercante mundial, tenham notificado as suas objeções às emendas;

3. CONVIDA as Partes envolvidas a observarem que, de acordo com o Artigo VIII(b)(vii)(2) da Convenção e com o Artigo VI do Protocolo SOLAS de 1988, as emendas deverão entrar em vigor em 1º de julho de 2006, dependendo da sua aceitação de acordo com o parágrafo 2 acima;

4. SOLICITA ao Secretário-Geral, de acordo com o Artigo VIII(b)(v) da Convenção e com o Artigo VI do Protocolo SOLAS de 1988, que transmita a todas as Partes do Protocolo SOLAS de 1988 cópias autenticadas da presente resolução e do texto das emendas contidas no Anexo;

5. SOLICITA AINDA ao Secretário-Geral que transmita cópias desta resolução e do seu Anexo aos Membros da Organização que não sejam Partes do Protocolo SOLAS de 1988.

ANEXO
EMENDAS AO PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A
SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR, 1974

APÊNDICE

MODIFICAÇÕES E ACRÉSCIMOS AO APÊNDICE DO ANEXO DA CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A
SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR, 1974

Modelo do Certificado de Segurança para Navio de Passageiros

1. No Modelo do Certificado de Segurança para Navio de Passageiros, é acrescentada a seguinte nova seção, entre a seção começando com as palavras “Este certificado é válido até” e a seção começando com as palavras “Emitido em”:

“Data de término da vistoria em que está baseado este certificado:
_____” (dd/mm/aaaa)

Modelo do Certificado de Segurança da Construção para Navio de Carga

2. No Modelo do Certificado de Segurança da Construção para Navio de Carga, é acrescentada a seguinte nova seção, entre a seção começando com as palavras “Este certificado é válido até” e a seção começando com as palavras “Emitido em”:

“Data de término da vistoria em que está baseado este certificado:
_____” (dd/mm/aaaa)

Modelo de Certificado de Segurança de Equipamento de Navio de Carga

2. No Modelo de Certificado de Segurança de Equipamento de Navio de Carga, é acrescentada a seguinte nova seção, entre a seção começando com as palavras “Este certificado é válido até” e a seção começando com as palavras “Emitido em”:

“Data de término da vistoria em que está baseado este certificado:
_____” (dd/mm/aaaa)

Registro de Equipamento para o Certificado de Segurança de Equipamento de Navio de Carga (Modelo E)

4. A seção 3 existente é substituída pela seguinte:

“3. Detalhes relativos aos sistemas e equipamentos de navegação

	Item	Dispositivo vigente
1.1	Agulha magnética padrão*	
1.2	Agulha magnética reserva*	
1.3	Agulha giroscópica*	
1.4	Repetidora de rumo da agulha giroscópica*	
1.5	Repetidora de marcações da agulha giroscópica*	
1.6	Sistema de controle do rumo ou da trajetória*	
1.7	Peloro ou dispositivo para fazer marcações utilizando a agulha*	

1.8	Meio para correção de rumo e marcações	
1.9	Dispositivo transmissor de rumo (THD)*	
2.1	Cartas náuticas / Sistema de apresentação de cartas eletrônicas e informações (ECDIS)**	
2.2	Dispositivos reserva para o ECDIS	
2.3	Publicações náuticas	
2.4	Dispositivos reserva para as publicações náuticas eletrônicas.	
3.1	Receptor para um sistema global de navegação por satélite/sistema terrestre de navegação rádio*.*.*	
3.2	Radar de 9 GHz*	
3.3	Segundo radar (3 GHz/9 GHz**)*	
3.4	Auxílio de plotagem radar automática (ARPA)*	
3.5	Auxílio de acompanhamento automático*	
3.6	Auxílio de acompanhamento automático secundário*	
3.7	Auxílio de plotagem eletrônica*	
4	Sistema automático de identificação (AIS)*	
5.1	Registrador de dados da viagem (VDR)**	
5.2	Registrador simplificado de dados da viagem (S-VDR)**	
6.1	Dispositivo de medição de velocidade e distância (em relação à água)*	
6.2	Dispositivo de medição de velocidade e distância (em relação à terra, para vante e no sentido transversal)*	
6.3	Ecobatímetro*	
7.1	Indicador do ângulo do leme, do empuxo, do passo e do modo de funcionamento do hélice *	
7.2	Indicador da velocidade da guinada*	
8	Sistema de recepção de som*	
9	Telefone para a estação de governo em emergência*	
10	Lâmpada de sinalização diurna*	
11	Refletor radar*	
12	Código Internacional de Sinais	
13	Manual IAMSAR, Volume III	

*São permitidos meios alternativos para atender a esta exigência, com base na Regra V/19. No caso de outros meios, eles deverão ser especificados.

**Suprimir como for adequado.

Modelo do Certificado de Segurança Rádio para Navio de Carga

5. No Modelo do Certificado de Segurança Rádio para Navio de Carga, é acrescentada a seguinte nova seção entre a seção começando com as palavras “Este certificado é válido até” e a seção começando com as palavras “Emitido em”:

“Data de término da vistoria em que está baseado este certificado:
_____” (dd/mm/aaaa)

6. No Modelo de Certificado de Segurança para Navio de Carga, é acrescentada a seguinte nova seção entre a seção começando com as palavras “Este certificado é válido até” e a seção começando com as palavras “Emitido em”:

“Data de término da vistoria em que está baseado este certificado:
_____” (dd/mm/aaaa)

Registro de Equipamento para o Certificado de Segurança de Equipamentos de Navio de Carga (Modelo C)

7. No Registro de Equipamentos, o item 5 é substituído pelo seguinte:

“5.1. Registrador de dados da viagem (VDR);

5.2. Registrador simplificado de dados da viagem (S-VDR)”,

e é acrescentado um novo item 14, depois do item 13 existente, como se segue:

“14. Manual IAMSAR, Volume III.”

RESOLUÇÃO MSC.194(80)

(adotada em 20 de maio de 2005)

ADOÇÃO DE EMENDAS À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR, 1974, COMO EMENDADA

O COMITÊ DE SEGURANÇA MARÍTIMA,

LEMBRANDO o Artigo 28(b) da Convenção sobre a Organização Marítima Internacional relativo às atribuições do Comitê,

LEMBRANDO AINDA o artigo VIII(b) da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), 1974 (daqui em diante referida como “a Convenção”), relativo ao procedimento para a adoção de emendas aplicável ao Anexo da Convenção, exceto ao disposto no Capítulo I daquele Anexo,

TENDO ANALISADO, em sua octogésima sessão, emendas à Convenção, propostas e distribuídas de acordo com o Artigo VIII(b)(i) daquela Convenção,

1. ADOTA, de acordo com o Artigo VIII(b)(iv) da Convenção, emendas à Convenção, cujo texto é apresentado nos anexos da presente resolução;

2. DETERMINA, de acordo com o Artigo VIII(b)(vi)(2) (bb) da Convenção, que:

(a) as mencionadas emendas apresentadas no anexo 1 deverão ser consideradas como tendo sido aceitas em 1º de julho de 2006; e

(b) as mencionadas emendas apresentadas no anexo 2 deverão ser consideradas como tendo sido aceitas em 1º de julho de 2008, a menos que, antes daquela data, mais de um terço dos Governos Contratantes da Convenção, ou Governos Contratantes cujas frotas mercantes reunidas constituam pelo menos 50% da arqueação bruta da frota mercante mundial, tenham notificado as suas objeções às emendas;

3. CONVIDA os Governos Contratantes da SOLAS a observarem que, de acordo com o Artigo VIII(b)(vii)(2) da Convenção:

(a) as emendas apresentadas no anexo 1 deverão entrar em vigor em 1º de janeiro de 2007; e

(b) as emendas apresentadas no anexo 2 deverão entrar em vigor em 1º de janeiro de 2009, dependendo da sua aceitação de acordo com o parágrafo 2 acima;

4. SOLICITA ao Secretário-Geral, de acordo com o Artigo VIII(b)(v) da Convenção, que transmita a todos os Governos Contratantes da Convenção cópias autenticadas da presente resolução e do texto das emendas contidas no Anexo;

5. SOLICITA AINDA ao Secretário-Geral que transmita cópias desta resolução e do seu Anexo aos Membros da Organização que não sejam Governos Contratantes da Convenção.

**EMENDAS À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR, 1974,
COMO EMENDADA**

CAPÍTULO II-I

**CONSTRUÇÃO - ESTRUTURA, COMPARTIMENTAGEM E ESTABILIDADE, INSTALAÇÕES DE MÁQUINAS E
ELÉTRICAS**

PARTE A

GENERALIDADES

Regra 2

Definições

1. É acrescentado o seguinte novo parágrafo 14, após o parágrafo 13 existente:
“14. Graneleiro significa um graneleiro como definido na Regra XII/1.1”.

PARTE A-1

ESTRUTURA DOS NAVIOS

2. O texto existente da parte A-1 é substituído pelo seguinte:

“PARTE A-1

ESTRUTURA DOS NAVIOS

Regra 3-1

Requisitos estruturais, mecânicos e elétricos para navios

Além das exigências contidas em qualquer outra parte das presentes regras, os navios deverão ser projetados, construídos e mantidos de acordo com os requisitos estruturais, mecânicos e elétricos de uma sociedade classificadora que seja reconhecida pela Administração de acordo com as disposições da regra XI-1/1, ou com as normas nacionais aplicáveis da Administração que assegurem um nível de segurança equivalente.

Regra 3-2

**Prevenção da corrosão dos tanques de lastro de água salgada em petroleiros e
graneleiros**

(Esta regra se aplica a petroleiros e graneleiros construídos em 1º de julho de 1998 ou depois)

Todos os tanques destinados exclusivamente a lastro com água salgada deverão ter um sistema eficiente de prevenção da corrosão, tal como um revestimento de proteção

reforçado, ou outro equivalente. Os revestimentos deverão ser, de preferência, de uma cor clara. O esquema para a seleção, aplicação e manutenção do sistema deverá ser aprovado pela Administração, com base nas diretrizes adotadas pela Organização. Quando apropriado, deverão ser utilizados também anodos de sacrifício⁹.

Regra 3-3

Acesso seguro à proa de navios-tanque

1. Para os efeitos desta regra e da regra 3-4, os navios-tanque compreendem os petroleiros, como definidos na regra 2, os navios-tanque de produtos químicos, como definidos na regra VII/ 8.2, e os navios-tanque transportadores de gás, como definidos na regra VII/11.2.

2. Todo navio-tanque deverá ser dotado de meios que possibilitem a tripulação a ter um acesso seguro à proa, mesmo em condições rigorosas de tempo. Esses meios de acesso deverão ser aprovados pela Administração, com base nas diretrizes elaboradas pela Organização¹⁰.

Regra 3-4

Dispositivos de reboque de emergência em navios-tanque

1. Deverão ser instalados dispositivos de reboque de emergência nas duas extremidades a bordo de todo navio-tanque de pelo menos 20.000 toneladas de porte bruto.

2. Para navios-tanque construídos em 1º de julho de 2002 ou depois:

2.1. os dispositivos deverão ser, sempre, capazes de ser instalados rapidamente na ausência da energia principal do navio a ser rebocado e de possibilitar uma fácil conexão com o navio rebocador. Pelo menos um dos dispositivos de reboque de emergência deverá estar previamente montado, pronto para uma instalação rápida; e

2.2. os dispositivos de reboque de emergência nas duas extremidades deverão ter uma resistência adequada, levando em conta o tamanho e o porte bruto do navio, e as forças esperadas em condições de mau tempo. O projeto, a construção e o teste do protótipo dos dispositivos de reboque de emergência deverão ser aprovados pela Administração, com base nas Diretrizes elaboradas pela Organização.

2.3. Para navios-tanque construídos antes de 1º de Julho de 2002, o projeto e a construção dos dispositivos de reboque de emergência deverão ser aprovados pela Administração, com base nas Diretrizes elaboradas pela Organização¹¹.

Regra 3-5

Nova instalação de materiais contendo amianto

1. Esta regra deverá ser aplicada aos materiais utilizados para a estrutura, as máquinas, as instalações elétricas e os equipamentos abrangidos pela presente Convenção.

2. Para todos os navios deverão ser proibidas novas instalações de materiais que contenham amianto, exceto para:

2.1. palhetas utilizadas em compressores de palhetas rotativas e em bombas de vácuo de palhetas rotativas;

2.2. juntas estanques à água e forros utilizados para a circulação de fluidos quando, em alta temperatura (acima de 350°C) ou com uma pressão elevada (acima de 7×10^6 Pa), exista o risco de incêndio, corrosão ou toxicidade; e

2.3. dispositivos maleáveis e flexíveis de isolamento térmico utilizados para temperaturas acima de 1.000°C.

Regra 3-6

Acesso aos espaços e compartimentos existentes na área de carga de petroleiros e graneleiros, ao seu interior e a locais por ante-a-vante deles

1. Aplicação

1.1. Exceto como disposto no parágrafo 1.2, esta regra se aplica a petroleiros de arqueação bruta igual a 500 ou mais e a graneleiros, como definidos na Regra IX/1, de arqueação bruta igual a 20.000 ou mais, construídos em 1º de janeiro de 2006 ou depois.

1.2. Os petroleiros de arqueação bruta igual a 500 ou mais, construídos em 1º de outubro de 1994 ou depois, mas antes de 1º de janeiro de 2005, deverão cumprir o disposto na Regra II-1/12-2, adotada através da Resolução MSC.27(61).

2. Meios de acesso aos compartimentos de carga e a outros espaços

2.1. Todo espaço e compartimento deverá ser dotado de meios de acesso permanentes para permitir, durante toda a vida do navio, a realização de inspeções gerais e detalhadas, bem como as medições da espessura das estruturas do navio, a serem realizadas pela Administração, pela companhia, como definida na Regra IX/1, pelo pessoal do navio e por outras pessoas, como for necessário. Estes meios de acesso deverão atender às exigências do parágrafo 5 e dos Dispositivos técnicos relativos aos meios de acesso para inspeções, adotados pelo Comitê de Segurança Marítima através da Resolução MSC.133(76), como possam vir a ser emendados pela Organização, desde que essas emendas sejam adotadas, postas em vigor e surtam efeito de acordo com o disposto no Artigo VIII da presente Convenção, relativo aos procedimentos para emendas aplicáveis ao Anexo, exceto ao Capítulo I.

2.2. Quando um meio de acesso permanente puder estar sujeito a sofrer danos durante as operações normais de carregamento e de descarregamento, ou quando for impossível instalar um meio de acesso permanente, a Administração pode permitir, em lugar do disposto acima, a instalação de um meio de acesso removível ou portátil, como especificado nos Dispositivos técnicos, desde que os meios utilizados para fixar, instalar, suspender ou apoiar o meio de acesso portátil constituam uma parte permanente da estrutura do navio. Todos os equipamentos portáteis deverão poder ser montados ou colocados em posição rapidamente pelo pessoal do navio.

2.3. A construção, os materiais utilizados em todos os meios de acesso e a sua fixação à estrutura do navio deverão ser aprovados pela Administração. Os meios de acesso deverão ser submetidos a uma vistoria antes da sua utilização, ou juntamente com ela, realizando-se vistorias de acordo com a Regra I/10.

3. Acesso seguro a porões de carga, tanques de carga, tanques de lastro e a outros

espaços.

3.1. O acesso com segurança¹² aos porões de carga, aos cóferdams, aos tanques de lastro, aos tanques de carga e a outros espaços existentes na área de carga deverá ser direto a partir do convés aberto, e de modo a assegurar a sua inspeção completa. O acesso com segurança aos espaços do duplo-fundo ou aos tanques de lastro da proa pode ser feito a partir de um compartimento de bombas, de um cóferdam profundo, de um túnel de canalização, de um porão de carga, de um espaço no casco duplo ou de um compartimento semelhante que não seja destinado ao transporte de óleo ou de cargas perigosas.

3.2. Os tanques e as suas subdivisões que tenham um comprimento de 35 m ou mais, deverão ser dotados de pelo menos duas escotilhas e duas escadas de acesso, o mais afastadas possível umas das outras. Os tanques com menos de 35 m de comprimento deverão ser dotados de pelo menos uma escotilha e de uma escada de acesso. Quando um tanque for subdividido por uma ou mais anteparas para impedir o movimento livre do líquido em seu interior, ou por obstáculos semelhantes que não permitam um meio de acesso fácil às outras partes do tanque, deverá haver pelo menos duas escotilhas e duas escadas.

3.3. Todo porão de carga deverá ser dotado de pelo menos dois meios de acesso, o mais afastados possível um do outro. De um modo geral, esses acessos deverão estar dispostos diagonalmente, por exemplo, um acesso perto da antepara de vante a bombordo, o outro perto da antepara de ré a boreste.

4 Manual dos acessos existentes na estrutura do navio

4.1. Os meios de acesso existentes num navio para a realização de inspeções gerais e detalhadas e de medições de espessura deverão ser descritos num Manual dos acessos existentes na estrutura do navio, aprovado pela Administração, devendo ser mantida a bordo uma cópia atualizada daquele manual. O Manual dos acessos existentes na estrutura do navio deverá conter as seguintes informações para cada compartimento ou espaço:

4.1. planos mostrando os meios de acesso ao compartimento ou espaço, com as especificações técnicas e as dimensões adequadas;

4.2. planos mostrando os meios de acessos existentes no interior de cada compartimento ou espaço para permitir a realização de uma inspeção geral, com as especificações técnicas e as dimensões adequadas. Os planos deverão indicar a partir de onde cada área existente no compartimento ou espaço pode ser inspecionada;

4.3. planos mostrando os meios de acessos existentes no interior de cada compartimento ou espaço destinados a permitir a realização de inspeções detalhadas, com as especificações técnicas e as dimensões adequadas. Os planos deverão indicar a localização de áreas estruturais críticas, se o meio de acesso é permanente ou portátil, e a partir de onde cada área pode ser inspecionada;

4.4. instruções para inspecionar e manter a resistência estrutural de todos os meios de acesso e meios de fixação, levando em consideração qualquer atmosfera corrosiva que possa existir no interior do espaço ou compartimento;

4.5. instruções relativas à uma orientação sobre segurança quando forem utilizados andaimes para a realização de inspeções detalhadas e de medições de espessura;

4.6. instruções relativas à instalação e à utilização de uma maneira segura de qualquer meio de acesso portátil;

4.7. uma relação de todos os meios de acesso portáteis; e

4.8. registros das inspeções periódicas e da manutenção realizadas nos meios de acesso do navio.

4.2. Para os efeitos desta regra, “áreas estruturais críticas” são locais em que se verificou através de cálculos que precisam de um monitoramento, ou através dos registros históricos de navios semelhantes ou idênticos que são suscetíveis a sofrer rachaduras, empenos, deformações ou corrosão que possam prejudicar a integridade estrutural do navio.

5 Especificações técnicas em geral

5.1. As dimensões dos acessos através de aberturas, escotilhas ou portas de visita horizontais devem ser suficientes para permitir que uma pessoa que estiver usando um equipamento de respiração autônomo e equipamentos de proteção, possa subir ou descer qualquer escada sem obstáculos, bem como para proporcionar uma abertura desimpedida para facilitar o içamento de uma pessoa ferida que estiver no fundo do espaço ou compartimento. A abertura livre mínima não deverá ser inferior a 600 mm x 600 mm. Quando o acesso a um porão de carga for feito através da escotilha de carga, a parte superior da escada deverá estar localizada o mais perto possível da braçola da escotilha. As braçolas de acesso das escotilhas que tiverem uma altura superior a 900 mm deverão ter também degraus na parte externa, juntamente com a escada.

5.2. A abertura mínima para os acessos através de aberturas ou de portas de visitas verticais existentes em anteparas para impedir o movimento livre do líquido no interior dos tanques, em pisos, em longarinas e em cavernas, proporcionando a passagem através de todo o comprimento e de toda a largura do espaço, não deverá ser inferior a 600 mm x 800 mm, devendo ficar a uma altura não inferior a 600 mm a partir das chapas do fundo do casco, a menos que haja estrados ou outros apoios para os pés.

5.3. Para os petroleiros com um porte bruto inferior a 5.000, a Administração pode aprovar, em circunstâncias especiais, dimensões menores para as aberturas mencionadas nos parágrafos 5.1 e 5.2, se a capacidade de passar por estas aberturas ou de retirar uma pessoa ferida puder ser provada de modo a satisfazer a Administração.

Regra 3-7

Planos de construção mantidos a bordo e em terra

1. Um conjunto de planos de construção indicando como o navio foi construído¹³ e outros planos mostrando quaisquer alterações estruturais posteriores deverá ser mantido a bordo de um navio construído em 1º de janeiro de 2007 ou depois.

2. Um outro conjunto desses planos deverá ser mantido em terra pela Companhia, como definido na Regra IX/1.2.

Regra 3-8

Equipamentos de reboque e de amarração

1. Esta regra se aplica a navios construídos em 1º de janeiro de 2007 ou depois, mas não se aplica aos dispositivos de reboque de emergência instalados de acordo com a Regra

3-4.

2. Os navios deverão ser dotados de dispositivos, equipamentos e acessórios com uma carga de trabalho suficientemente segura para permitir a realização com segurança de todas as operações de reboque e de amarração relacionadas com a operação normal do navio.

3. Os dispositivos, equipamentos e acessórios fornecidos de acordo com o parágrafo 2 deverão atender às exigências adequadas da Administração, ou de uma organização reconhecida pela Administração com base na Regra 1/6¹⁴.

4. Cada acessório ou equipamento fornecido com base nesta regra deverá estar claramente marcado, indicando quaisquer restrições relacionadas com a sua operação com segurança, levando em conta a resistência da sua fixação à estrutura do navio.”

PARTE B

COMPARTIMENTAGEM E ESTABILIDADE

3. É acrescentada a seguinte nova Regra 23-3, após a Regra 23-2 existente:

“Regra 23-3

Detectores de nível de água em navios de carga com um único porão, que não sejam graneleiros

1. Os navios de carga com um único porão, que não sejam graneleiros, construídos antes de 1º de janeiro de 2007, deverão atender às exigências desta regra até a data da primeira vistoria intermediária ou de renovação do navio a ser realizada depois de 1º de janeiro de 2007, a que ocorrer primeiro.

2. Para os efeitos desta regra, convés da borda livre tem o significado definido na Convenção Internacional sobre Linhas de Carga em vigor.

3. Os navios que tenham um comprimento (L) inferior a 80 m, ou a 100 m se construídos antes de 1º de julho de 1998, e com um único porão de carga abaixo do convés da borda livre, ou com porões de carga abaixo do convés da borda livre que não sejam separados por pelo menos uma anteparas estanque à água que se prolongue até aquele convés, deverão ser dotados, naquele compartimento, ou naqueles compartimentos, de detectores de nível de água¹⁵.

4. Os detectores de nível de água exigidos pelo parágrafo 3 deverão:

4.1. dar um alarme sonoro e visual no passadiço quando o nível de água acima da parte interna do fundo do porão de carga atingir uma altura não inferior a 0,3 m, e outro quando aquele nível atingir no máximo 15% da profundidade média do porão de carga; e

4.2. ser instalados na extremidade de ré do porão, ou acima da sua parte mais baixa quando a parte interna do fundo não for paralela à linha d'água de projeto. Quando houver anteparas de grande porte ou anteparas parciais estanques à água acima da parte interna do fundo, a Administração pode exigir a instalação de detectores adicionais.

5. Não é preciso instalar os detectores de nível de água exigidos pelo parágrafo 3 em navios que atendam ao disposto na Regra XII/12, ou em navios que tenham

compartimentos laterais estanques à água de cada bordo do porão de carga, ao longo do seu comprimento, prolongando-se verticalmente da parte interna do fundo até o convés da borda livre.”

PARTE C
INSTALAÇÕES DE MÁQUINAS

Regra 31 - Controle das máquinas

4. É suprimido o parágrafo 2.10 existente.

5. É acrescentado o seguinte novo parágrafo 6, após o parágrafo 5 existente:

“6. Os navios construídos em 1º de julho de 2004 ou depois deverão atender às exigências dos parágrafos 1 a 5, como emendados, da seguinte maneira:

6.1. é acrescentado ao parágrafo 2 um novo subparágrafo .10 com a seguinte redação:

“10. os sistemas de automação deverão ser projetados de modo a assegurar que seja dado ao oficial de quarto no passadiço um aviso do início de uma redução iminente da velocidade, ou de uma parada do sistema de propulsão, a tempo de avaliar a situação da navegação numa emergência. Em especial, os sistemas deverão controlar, monitorar, informar, alertar e tomar medidas de segurança para reduzir a velocidade ou parar a propulsão e, ao mesmo tempo, dar ao oficial de quarto no passadiço uma oportunidade de intervir manualmente, exceto naqueles casos em que uma intervenção manual puder resultar numa avaria total do motor e/ou dos equipamentos de propulsão dentro de pouco tempo como, por exemplo, no caso de excesso de velocidade.”

ANEXO 2
EMENDAS À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDADA VIDA HUMANA NO MAR, 1974,
COMO EMENDADA

CAPÍTULO II-1
CONSTRUÇÃO - ESTRUTURA, COMPARTIMENTAGEM E ESTABILIDADE, INSTALAÇÕES DE MÁQUINAS E
ELÉTRICAS

1. O texto existente das partes A, B e B-1 do capítulo é substituído pelo seguinte:

“PARTE A
GENERALIDADES

Regra 1

Aplicação

1.1 A menos que expressamente disposto em contrário, este capítulo deverá se aplicar a navios cujas quilhas tenham sido batidas, ou que estejam num estágio de construção semelhante, em 1º de janeiro de 2009 ou depois.

1.2 Para os efeitos deste capítulo, o termo num estágio de construção semelhante significa o estágio em que:

1.2.1 teve início a construção que pode ser identificada com um navio específico; e

1.2.2 teve início a montagem daquele navio, compreendendo pelo menos 50 toneladas ou a um por cento da massa estimada de toda estrutura material, o que for menor.

1.3 Para os efeitos deste capítulo:

1.3.1 a expressão navios construídos significa navios cujas quilhas tenham sido batidas ou que estejam num estágio de construção semelhante;

1.3.2 a expressão todos os navios significa navios construídos antes, depois ou em de 1º de janeiro de 2009;

1.3.3 um navio de carga, em qualquer data que tenha sido construído, que seja convertido em navio de passageiros, deverá ser tratado como um navio de passageiros construído na data em que começar a referida conversão.

1.3.4 a expressão alterações e modificações de vulto significa, no contexto da compartimentagem e estabilidade de navios de carga, qualquer modificação feita na sua estrutura que afete o nível de compartimentagem daquele navio. Quando um navio de carga for submetido a tais modificações, deverá ser demonstrado que a razão A/R calculada para o navio antes de tais modificações não é menor do que a razão A/R calculada para o navio antes da modificação. No entanto, nos casos em que a razão A/R do navio antes da modificação for igual ou maior do que um, só é necessário que o navio tenha, após a modificação, um valor de A que não seja inferior a R, calculado para o navio modificado.

2 A menos que seja expressamente disposto em contrário, para navios construídos

antes de 1º de Janeiro de 2009, a Administração deverá assegurar que sejam cumpridas as exigências aplicáveis constantes das disposições do capítulo II-1 da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, como emendada pelas resoluções MSC.1(XLV), MSC.6(48), MSC.11(55), MSC.12(56), MSC.13(57), MSC.19(58), MSC.26(60), MSC.27(61), Resolução 1 da Conferência SOLAS de 1995, MSC.47(66), MSC.57(67), MSC.65(68), MSC.69(69), MSC.99(73), MSC.134(76), MSC.151(78), e MSC.170(79).

3 Todos os navios que forem submetidos a reparos, alterações, modificações e reequipamento relacionado com aqueles reparos, alterações ou modificações, deverão continuar a cumprir pelo menos as exigências que anteriormente lhes eram aplicáveis. Tais navios, se construídos antes da data em que quaisquer emendas pertinentes entraram em vigor, deverão, como regra, atender às exigências para navios construídos naquela data ou depois, no mínimo na mesma extensão em que atendiam antes de serem submetidos a tais reparos, alterações, modificações ou reequipamentos. Os reparos, alterações e modificações de vulto e reequipamentos relacionados com esses reparos, alterações ou modificações deverão atender às exigências para navios construídos na data em quaisquer emendas pertinentes entraram em vigor, ou depois daquela data, na medida em que a Administração julgar razoável e possível.

4 A Administração de um Estado pode, se considerar que a natureza abrigada e as condições da viagem são tais que tornem a aplicação de quaisquer exigências deste capítulo não razoáveis ou desnecessárias, dispensar daquelas exigências determinados navios ou classes de navios autorizados a arvorar a bandeira daquele Estado que, no decorrer da sua viagem, não se afastem mais de 20 milhas da terra mais próxima.

5 No caso de navios de passageiros que sejam empregados em tráfegos especiais para o transporte de um grande número de passageiros especiais, como o de peregrinos, a Administração do Estado cuja bandeira tais navios estiverem autorizados a arvorar, se estiver convencida de que é impraticável exigir o cumprimento das exigências deste capítulo, poderá dispensar tais navios daquelas exigências, desde que eles atendam plenamente às disposições das:

5.1 regras anexadas ao Acordo sobre Navios de Passageiros empregados em Tráfegos Especiais, de 1971; e

5.2 regras anexadas ao Protocolo sobre Exigências Relativas a Compartimentos para Navios de Passageiros empregados em Tráfegos Especiais, de 1973.

Regra 2

Definições

Para os efeitos deste capítulo, a menos que expressamente disposto em contrário:

1. Comprimento da compartimentagem do navio (LS) é a projeção do maior comprimento moldado daquela parte do navio no convés ou conveses que limitam a extensão vertical do alagamento, ou abaixo deles, estando o navio na linha de carga da maior calado da compartimentagem.

2. Meio-comprimento é o ponto localizado na metade do comprimento da compartimentagem do navio.

3. Extremo de ré é o limite de ré do comprimento da compartimentagem.
4. Extremo de vante é o limite de vante do comprimento da compartimentagem.
5. Comprimento (L) é o comprimento como definido na Convenção Internacional sobre Linhas de Carga em vigor.
6. Convés da borda livre é o convés como definido na Convenção Internacional sobre Linhas de Carga em vigor.
7. Perpendicular a vante é a perpendicular a vante como definida na Convenção Internacional sobre Linhas de Carga em vigor.
8. Boca (B) é a maior boca moldada do navio na maior calado da compartimentagem, ou abaixo dela.
9. Calado (d) é a distância vertical da linha da quilha na metade do comprimento da linha d'água em questão.
10. Maior calado da compartimentagem (dS) é a linha d'água que corresponde ao calado na linha de carga de verão do navio.
11. Calado leve de serviço (DL) é o calado de serviço que corresponde ao carregamento mais leve previsto e ao conteúdo dos tanques, incluindo, entretanto, o lastro que puder ser necessário para a estabilidade e/ou para a imersão. Os navios de passageiros deverão incluir todo o efetivo de passageiros e de tripulantes a bordo.
12. Calado parcial da compartimentagem (dP) é o calado leve de serviço mais 60% da diferença entre o calado leve de serviço e o maior calado da compartimentagem.
13. Trim é a diferença entre o calado a vante e o calado a ré, quando os calados forem medidos nos terminais de vante e de ré respectivamente, não levando em consideração qualquer inclinação da quilha.
14. Permeabilidade (μ) de um compartimento é a percentagem do volume imerso daquele compartimento que pode ser ocupado pela água.
15. Compartimentos de máquinas são compartimentos entre os limites estanques à água de um compartimento que contenha as máquinas principais e auxiliares da propulsão, inclusive caldeiras, geradores e motores elétricos destinados principalmente à propulsão. No caso de arranjos pouco frequentes, a Administração pode definir os limites dos compartimentos de máquinas.
16. Estanque ao tempo significa que em qualquer estado do mar a água não penetrará no navio.
17. Estanque à água significa ter escantilhões e dispositivos capazes de impedir a passagem de água em qualquer direção quando sob a força da água que provavelmente ocorreria em condições de navio avariado. Na condição de navio avariado, a força da água a ser considerada é a pior situação em equilíbrio, inclusive os estágios intermediários de alagamento.
18. Pressão de projeto significa a pressão hidrostática para a qual cada estrutura ou cada dispositivo considerado estanque à água nos cálculos de estabilidade intacta e em avaria foi projetado para suportar.
19. Convés das anteparas num navio de passageiros significa o convés mais elevado em qualquer ponto do comprimento da subdivisão (LS) até o qual as anteparas principais e

o casco do navio são estanques à água, e o convés mais baixo do qual a evacuação de passageiros e tripulantes não será impedida pela água em qualquer estágio do alagamento para os casos de avaria definidos na Regra 8 e na parte B-2 deste capítulo. O convés das anteparas pode ser um convés em degrau. Num navio de carga, o convés da borda livre pode ser considerado como sendo o convés das anteparas.

20. Porte bruto é a diferença em toneladas entre o deslocamento de um navio na água com uma densidade de 1,025 no calado correspondente à borda livre de verão designada e o peso leve do navio.

21. Peso leve é o deslocamento de um navio em toneladas, sem carga, sem combustível, sem óleo lubrificante, sem água de lastro, sem água doce e sem água de alimentação nos tanques, sem gêneros consumíveis e sem passageiros e tripulantes com seus pertences.

22. Petroleiro é o petroleiro definido na regra 1 do Anexo I do Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, de 1973.

23. Navio ro-ro de passageiros significa um navio de passageiros com compartimentos ro-ro, ou com compartimentos de categoria especial, como definidos na Regra II-2/3.

24. Graneleiro significa um graneleiro como definido na Regra XII/1.1.

25. Linha da quilha é uma linha paralela à inclinação da quilha, passando à meia-nau através:

25.1. da parte superior da quilha na linha de centro, ou da linha de interseção das chapas da parte interna do casco com a quilha, se a chapa-quilha se prolongar abaixo daquela linha num navio com casco de metal; ou

25.2. em navios com casco de madeira ou misto, a distância é medida da aresta inferior do alferiz da quilha. Quando a forma da parte inferior da seção de meia-nau for oca, ou quando houver tábuas de resbordo grossas, a distância é medida do ponto em que a linha da parte chata do fundo continua para dentro e cruza a linha do centro a meia-nau.

26. Meia-nau é a metade do comprimento (L).

Regra 3

Definições relativas às partes C, D e E

Para os efeitos das partes C, D e E, a menos que seja expressamente disposto em contrário:

1. Sistema de controle da máquina do leme é o equipamento através do qual são transmitidas as ordens do passageiro para as unidades de força da máquina do leme. Os sistemas de controle da máquina do leme compreendem transmissores, receptores, bombas hidráulicas de controle e seus motores, controladores dos motores, canalizações e cabos.

2. Máquina do leme principal são as máquinas, os acionadores do leme, a máquina do leme, as unidades de força, se houver, e seus equipamentos auxiliares, bem como os meios de aplicar torque na madre do leme (por exemplo, cana do leme ou quadrante) necessários para tornar efetivo o movimento do leme, com o propósito de governar o navio

em condições normais de serviço.

3. Unidade de força da máquina do leme é:

3.1. no caso de máquina do leme elétrica, um motor elétrico e seus equipamentos elétricos associados;

3.2. no caso de máquina do leme eletrohidráulica, um motor elétrico, seus equipamentos elétricos associados e a bomba associada a ele; ou

3.3. no caso de outra máquina do leme hidráulica, um motor acionador e a bomba associada a ele.

4. Máquina do leme auxiliar é o equipamento que não seja qualquer parte da máquina do leme principal, necessário para governar o navio em caso de avaria na máquina do leme principal, mas não incluindo a cana do leme, o quadrante ou os componentes utilizados com a mesma finalidade.

5. Condição normal de operação e de habitabilidade é uma condição na qual o navio como um todo, as máquinas, os serviços, os meios e os auxílios que asseguram a propulsão, a capacidade de governar, a navegação segura, a segurança contra incêndio e alagamento, as comunicações interiores e exteriores, a sinalização, os meios de escape e os guinchos de emergência das embarcações, bem como as condições confortáveis de habitabilidade projetadas, estão em condições de funcionar e funcionando normalmente.

6 Condição de emergência é uma condição na qual quaisquer dos serviços necessários para as condições normais de operação e de habitabilidade não estejam em condições de funcionar devido a uma avaria na fonte de energia elétrica principal.

7. Fonte de energia elétrica principal é uma fonte destinada a fornecer energia elétrica para o quadro elétrico principal, para distribuição a todos os serviços necessários para manter o navio em condições normais de operação e de habitabilidade.

8. Condição de navio apagado é a condição em que a instalação de máquinas propulsoras principais, as caldeiras e as máquinas auxiliares não estão funcionando devido à ausência de energia a bordo.

9. Praça de geradores principais é o compartimento em que está instalada a fonte de energia elétrica principal.

10. Quadro elétrico principal é um quadro elétrico que é alimentado diretamente pela fonte de energia elétrica principal e se destina a distribuir energia elétrica para os serviços do navio.

11. Quadro elétrico de emergência é um quadro elétrico que, em caso de falha no sistema principal de fornecimento de energia elétrica, é diretamente alimentado pela fonte de energia elétrica de emergência, ou fonte intermediária de energia elétrica de emergência, e destina-se a distribuir energia elétrica aos serviços de emergência.

12. Fonte de energia elétrica de emergência é uma fonte de energia elétrica destinada a alimentar o quadro elétrico de emergência em caso de falha na fonte de energia elétrica principal.

13. Sistema acionador de força é o equipamento hidráulico destinado a fornecer energia para girar a madre do leme, compreendendo uma unidade, ou unidades, de força da máquina do leme, juntamente com as canalizações e acessórios, e um acionador do leme. Os sistemas acionadores de força podem compartilhar componentes mecânicos

comuns (isto é, cana do leme, quadrante e madre do leme), ou componentes que tenham a mesma finalidade.

14. Velocidade máxima adiante de serviço é a maior velocidade para a qual o navio foi projetado para manter no mar, com o maior calado para alto-mar.

15. Velocidade máxima atrás é a velocidade que se estima que o navio possa atingir na potência máxima de projeto para ré, com o maior calado para alto-mar.

16. Compartimentos de máquinas são todos os compartimentos de máquinas de categoria A e todos os outros compartimentos contendo máquinas propulsoras, caldeiras, unidades de óleo combustível, máquinas a vapor e máquinas de combustão interna, geradores e máquinas elétricas mais importantes, estações de abastecimento de óleo, frigoríficas, estabilizadores, equipamentos de ventilação e de ar condicionado e compartimentos semelhantes, e condutos para tais compartimentos.

17. Compartimentos de máquinas de categoria A são os compartimentos e condutos para esses compartimentos, que contêm:

17.1. máquinas e combustão interna utilizadas para a propulsão principal;

17.2. máquinas de combustão interna utilizadas para outras finalidades que não seja a propulsão, em que essas máquinas tenham, em conjunto, uma potência total de saída não inferior a 375 Kw; ou

17.3. qualquer caldeira a óleo ou unidade de óleo combustível.

18. Estações de controle são aqueles compartimentos em que estão localizados os equipamentos de rádio do navio, ou os principais equipamentos de navegação ou a fonte de energia de emergência, ou onde estão centralizados os registros relativos ao combate a incêndio ou os equipamentos de controle de incêndio.

19. Navio de produtos químicos é um navio de carga construído ou adaptado e utilizado para o transporte a granel de qualquer produto líquido listado:

19.1. no capítulo 17 do Código Internacional para a Construção e Equipamento de Navios que Transportam Produtos Químicos Perigosos a Granel, adotado pelo Comitê de Segurança Marítima através da Resolução MSC.4(48), daqui em diante denominado “o Código Internacional de Produtos Químicos a Granel”, como possa vir a ser emendado pela Organização; ou

19.2. no capítulo VI do Código para a Construção e Equipamento de Navios que Transportam Produtos Químicos Perigosos a Granel, adotado pela Assembleia da Organização através da Resolução A.212(VII), daqui em diante denominado “o Código de Produtos Químicos a Granel”, como tenha sido ou possa vir a ser emendado pela Organização; o que for aplicável.

20. Navio transportador de gás é um navio de carga construído ou adaptado e utilizado para o transporte a granel de qualquer gás liquefeito ou de outros produtos listados:

20.1. no capítulo 19 do Código Internacional para Construção e Equipamento de Navios-Tanque para Gás Liquefeito a Granel, adotado pelo Comitê de Segurança Marítima através da Resolução MSC.5(48), daqui em diante denominado “o Código Internacional de Navios Transportadores de Gás”, como possa vir a ser emendado pela Organização; ou

20.2. no capítulo XIX do Código para Construção e Equipamento de Navios-Tanque

para Gases Liquefeitos a Granel, adotado pela Organização pela resolução A.328(IX), daqui em diante denominado “o Código de Navios Transportadores de Gás”, como tenha sido ou possa vir a ser emendado pela Organização; o que for aplicável.

PARTE B

COMPARTIMENTAGEM E ESTABILIDADE

Regra 4

Generalidades

1. As exigências relativas à estabilidade em avaria apresentadas nas Partes B-1 até B-4 deverão ser aplicadas a navios de carga de 80 m de comprimento (L) ou mais e a todos os navios de passageiros, independentemente do seu comprimento, mas deverão excluir aqueles navios de carga que tenham demonstrado que cumprem as regras relativas à compartimentagem e estabilidade em avaria apresentadas em outros instrumentos¹⁶ elaborados pela Organização.

2. A Administração pode aceitar metodologias alternativas para um determinado navio ou grupo de navios, se estiver convencida de que será obtido o mesmo nível de segurança que o representado por esta regra. Qualquer Administração que permitir estas metodologias alternativas deverá comunicar à Organização os detalhes relativos àquela metodologia.

3. Na medida do possível, os navios deverão ser eficientemente compartimentados, levando em consideração a natureza do serviço a que se destinam. O grau de compartimentagem deverá variar com o comprimento da compartimentagem (L_s) do navio e com o serviço, de tal modo que o maior grau de compartimentagem corresponda ao dos navios com o maior comprimento da compartimentagem (L_s), empregados primordialmente no transporte de passageiros.

4. Quando for proposto instalar conveses, revestimentos internos ou anteparas longitudinais com uma estanqueidade suficiente para restringir seriamente o fluxo de água, a Administração deverá se convencer de que será dada a devida atenção aos efeitos benéficos ou adversos de tais estruturas nos cálculos.

PARTE B-1

ESTABILIDADE

Regra 5

Informações relativas à estabilidade intacta¹⁷

1. Todo navio de passageiros, independentemente do tamanho, e todo navio de carga que tenha um comprimento (L) de 24 m ou mais, deverá ser inclinado por ocasião do término da sua construção, devendo ser determinados os elementos da sua estabilidade.

2. A Administração pode permitir que seja dispensado o teste de inclinação de um determinado navio de carga, desde que os dados básicos de estabilidade estejam

disponíveis, obtidos no teste de inclinação de um navio idêntico e que seja demonstrado, de modo a convencer à Administração, que podem ser obtidas daqueles dados básicos informações confiáveis sobre a estabilidade para o navio que foi dispensado, como exigido pela Regra 5-1. Deverá ser realizada uma vistoria para medição de pesos por ocasião do término da construção, e o navio deverá ser inclinado sempre que, comparando com os dados obtidos do navio idêntico, for encontrada uma divergência no deslocamento de navio leve superior a 1% para navios de 160 m ou mais de comprimento e superior a 2% para navios de 50 m de comprimento ou menos, como determinado através de uma interpolação linear para comprimentos intermediários, ou uma divergência do centro de gravidade longitudinal para navio leve superior a 0,5% de L_s .

3. A Administração pode permitir também que seja dispensado o teste de inclinação para um determinado navio ou para uma determinada classe de navios especialmente projetados para o transporte de líquidos ou de minério a granel, quando uma consulta aos dados básicos existentes, referentes a navios semelhantes, indicar claramente que devido às proporções e aos arranjos do navio, haverá uma altura metacêntrica mais do que suficiente disponível em todas as condições de carregamento prováveis.

4. Quando forem feitas quaisquer alterações num navio de modo a afetar substancialmente as informações relativas à sua estabilidade fornecidas ao comandante, deverão ser fornecidas as informações modificadas relativas à estabilidade. Se for necessário, o navio deverá ser inclinado novamente. O navio deverá ser inclinado novamente, se as divergências previstas ultrapassarem um dos valores especificados no parágrafo 5.

5. A intervalos periódicos, não superiores a cinco anos, deverá ser feita uma vistoria com um navio com peso leve, em todos os navios de passageiros, para verificar quaisquer alterações ocorridas no deslocamento de navio leve e no centro de gravidade longitudinal. O navio deverá ser inclinado novamente sempre que, em comparação com as informações relativas à estabilidade aprovada, for encontrada ou prevista uma divergência superior a 1% de L_s .

6. Todo navio deve possuir escalas de calados marcadas claramente na proa e na popa. Nos casos em que as marcas de calado não estiverem localizadas onde possam ser lidas facilmente, ou em que em que as restrições operacionais de um determinado emprego tornem difícil ler as marcas de calado, o navio deverá ser dotado também de um sistema confiável de indicação de calado, através do qual possam ser determinados os calados na proa e na popa.

Regra 5-1

Informações relativas à estabilidade a serem fornecidas ao comandante¹⁸

1. Deverão ser fornecidas ao comandante informações tais que sejam satisfatórias para a Administração como sendo necessárias para permitir que ele obtenha, através de processos simples e rápidos, uma orientação precisa com relação à estabilidade do navio em diversas condições de serviço. Uma cópia das informações relativas à estabilidade deverá ser fornecida à Administração.

2. As informações devem conter:

.1. curvas ou tabelas da altura metacêntrica operacional mínima (GM) versus calado, que assegurem o atendimento às exigências pertinentes com relação à estabilidade intacta e em avaria e, alternativamente, curvas ou tabelas correspondentes do máximo centro de

gravidade vertical permissível (KG) versus calado, ou os equivalentes de qualquer destas curvas;

.2. instruções relativas à operação dos dispositivos para alagamento transversal; e

.3. todos os outros dados e auxílios que possam ser necessários para manter a estabilidade intacta e a estabilidade após uma avaria.

3. As informações relativas à estabilidade deverão mostrar a influência de vários trims em situações em que a faixa de trim operacional ultrapassar +/- 0,5% de L_s .

4. Para os navios que tiverem que atender às exigências da parte B-1 relativas à estabilidade, as informações mencionadas no parágrafo 2 são determinadas de observações relacionadas com o índice de compartimentagem, da seguinte maneira: Os valores mínimos da GM exigidos (ou da máxima posição vertical permissível do centro de gravidade KG) para os três calados d_s , d_p , d_l , são iguais aos valores da GM (ou do KG) nas situações de carregamento correspondentes utilizadas para os cálculos do fator de sobrevivência s_i . Para calados intermediários, os valores a serem utilizados deverão ser obtidos através de uma interpolação linear aplicada ao valor da GM, somente entre o maior calado da compartimentagem e o calado parcial da compartimentagem, e entre a linha de carga parcial e o calado leve de serviço, respectivamente. Os critérios de estabilidade intacta também deverão ser levados em conta mantendo para cada calado o valor máximo entre os valores mínimos exigidos para a GM, ou o valor mínimo dos valores mínimos do KG permissíveis para os dois critérios. Se o índice de compartimentagem for calculado para diversos trims, as diversas curvas das GM exigidas serão estabelecidas da mesma maneira.

5. Quando as curvas ou tabelas da altura metacêntrica operacional mínima (GM) versus calado não forem adequadas, o comandante deve assegurar que as condições de operação não divirjam da condição de uma carregamento estudada, ou verificar através de cálculos que foram atendidos os critérios de estabilidade para aquela condição de carregamento.

Regra 6

Índice R de compartimentagem exigido¹⁹

1. A compartimentagem de um navio é considerada suficiente se o índice A de compartimentagem obtido, determinado de acordo com a Regra 7, não for inferior ao índice R de compartimentagem exigido, calculado de acordo com esta regra e se, além disto, os índices parciais A_s , A_p e A_l não forem inferiores a 0,9R para navios de passageiros e a 0,5R para navios de carga.

2. Para todos os navios aos quais se apliquem as exigências deste capítulo com relação à estabilidade em avaria, o grau de compartimentagem a ser adotado deverá ser determinado pelo índice R de compartimentagem exigido, da seguinte maneira:

2.1 No caso de navios de carga com um comprimento (L_s) acima de 100 m:

$$R = 1 - \frac{128}{L_s + 152}$$

2.2. No caso de navios de carga com um comprimento (L_s) não inferior a 80 m, e não superior a 100 m:

$$R = 1 - \left[\frac{1}{1 + \frac{L_s}{100} \times \frac{R_o}{1 - R_o}} \right]$$

Onde R_o é o valor de R calculado de acordo com a fórmula apresentada no subparágrafo .1.

2.3. No caso de navios de passageiros:

$$R = 1 - \frac{5.000}{L_s + 2,5N + 15.225}$$

onde:

$$N = N_1 + 2 N_2$$

N_1 = número de pessoas para as quais existem embarcações salva-vidas

N_2 = número de pessoas (inclusive oficiais e tripulação) que o navio tem permissão para transportar além de N_1 .

2.4. Quando as condições de serviço forem tais que seja impossível o atendimento ao disposto no parágrafo 2.3 desta regra, na base de $N = N_1 + 2 N_2$, e quando a Administração considerar que existe um grau de perigo adequadamente menor, pode ser empregado um valor menor de N, mas em nenhuma hipótese menor do que $N = N_1 + 2 N_2$.

Regra 7

Índice A de compartimentagem obtido

1. O índice A de compartimentagem obtido é obtido através da soma dos índices parciais A_s , A_p e A_l (obtidos como mostrado), calculados para os calados d_s , d_p e d_l definidos na Regra 2, de acordo com a seguinte fórmula:

$$A = 0,4 A_s + 0,4 A_p + 0,2 A_l$$

Cada índice parcial é uma soma das contribuições de todos os casos de avarias levados em consideração, utilizando a seguinte fórmula:

$$A = \sum p_i s_i$$

onde:

i - representa cada compartimento ou grupo de compartimentos sendo considerados,

p_i - representa a probabilidade de que somente o compartimento, ou grupo de compartimentos, que está sendo considerado possa ser alagado, desprezando qualquer compartimentagem horizontal, como definido na Regra 7-1.

s_i - representa a probabilidade de sobrevivência após o alagamento do compartimento, ou do grupo de compartimentos, que está sendo considerado, e inclui o efeito de qualquer compartimentagem horizontal, como definido na Regra 7-2.

2. No cálculo de A, deverá ser utilizado o trim nivelado para a maior calado da compartimentagem e para o calado parcial da compartimentagem. O verdadeiro trim de serviço deverá ser utilizado para o calado leve de serviço. Se em qualquer condição de

serviço, a diferença do trim em comparação com o trim calculado for maior do que 0,5% de L_s , devem ser apresentados um ou mais cálculos adicionais de A para os mesmos calados, mas para trims diferentes, de modo que, para todas as condições de serviço, a diferença do trim em comparação com o trim de referência utilizado para um cálculo seja inferior a 0,5% de L_s .

3. Ao determinar o braço de endireitamento positivo (GZ) da curva de estabilidade residual, o deslocamento utilizado deve ser o da condição de estabilidade intacta. Isto é, deve ser utilizado o método de cálculo de deslocamento constante.

4. A soma indicada pela fórmula acima deverá ser tomada ao longo de todo o comprimento de compartimentagem do navio (L_s) para todos os casos de alagamento em que esteja envolvido um único compartimento, ou dois ou mais compartimentos adjacentes. No caso de arranjos assimétricos, o valor calculado de A deve ser o valor médio obtido através de cálculos envolvendo os dois bordos. Alternativamente, ele deve ser considerado como correspondendo ao bordo que evidentemente apresenta o resultado menos favorável.

5. Onde quer que haja compartimentos laterais, a contribuição para a soma indicada pela fórmula deve ser tomada para todos os casos de alagamento em que estejam envolvidos compartimentos laterais. Adicionalmente, podem ser acrescentados os casos de alagamento simultâneo de um compartimento lateral, ou de um grupo de compartimentos, e do compartimento adjacente mais afastado do costado, ou grupo de compartimentos, mas excluindo avarias com uma extensão transversal maior do que a metade da boca do navio B. Para os efeitos desta regra, a extensão transversal é medida para dentro, a partir do costado do navio, perpendicularmente à linha de centro no nível do maior calado da compartimentagem.

6. Nos cálculos de alagamento realizados de acordo com as regras, só é preciso considerar um rompimento do costado e uma superfície livre. A extensão vertical presumida da avaria deve se prolongar da linha de base para cima, até qualquer compartimentagem horizontal estanque à água acima da linha d'água, ou mais acima. No entanto, se uma avaria com uma extensão menor der um resultado mais grave, deverá ser considerada esta extensão.

7. Se houver canalizações, dutos ou túneis dentro da extensão presumida da avaria, deverão ser tomadas medidas para assegurar que um alagamento não possa se estender através deles para outros compartimentos que não os considerados alagados. No entanto, a Administração pode permitir pequenos alagamentos progressivos, se for demonstrado que os seus efeitos podem ser facilmente controlados e que a segurança do navio não fica prejudicada.

Regra 7-1

Cálculo do fator p_i

1. O fator p_i para um compartimento, ou grupo de compartimentos, deve ser calculado de acordo com os parágrafos 1.1 e 1.2, utilizando as seguintes notas:

j = ao número da zona de avaria mais de ré envolvida na avaria, começando pela nº 1 na popa;

n = ao número de zonas de avaria adjacentes envolvidas na avaria;

k = ao número de uma determinada antepara longitudinal que serve de barreira para uma penetração transversal numa zona de avaria, contado a partir do casco em direção à linha de centro. O casco tem k = 0;

x1 = à distância do extremo de ré de L_s até a parte mais de ré da zona em questão;

x2 = à distância do extremo de ré de L_s até a extremidade de vante da zona em questão;

b = à distância transversal média em metros, medida perpendicularmente à linha de centro na linha de carga da compartimentagem de maior calado entre o casco e o plano vertical considerado, entre os limites longitudinais utilizados para calcular o valor de p_i e que seja tangente, ou comum, a toda ou parte da porção mais externa da antepara longitudinal que está sendo considerada. Esse plano vertical deverá estar orientado de modo que a distância transversal média para o casco seja a máxima, mas não superior a duas vezes a menor distância entre o plano e o casco. Se a parte superior da antepara longitudinal estiver abaixo da linha de carga da compartimentagem de maior calado, o plano vertical utilizado para a determinação de b é considerado como se prolongando para cima até a linha d'água da compartimentagem de maior calado. Em qualquer caso, não deverá ser tomado um valor de b maior do que B/2.

Se a avaria envolver uma única zona:

$$p_i = p(x1_j, x2_j) \cdot [r(x1_j, x2_j, b_k) - r(x1_j, x2_j, b_{k-1})]$$

Se a avaria envolver duas zonas adjacentes:

$$p_i = p(x1_j, x2_{j+1}) \cdot [r(x1_j, x2_{j+1}, b_k) - r(x1_j, x2_{j+1}, b_{k-1})] \\ - p(x1_j, x2_j) \cdot [r(x1_j, x2_j, b_k) - r(x1_j, x2_j, b_{k-1})] \\ - p(x1_{j+1}, x2_{j+1}) \cdot [r(x1_{j+1}, x2_{j+1}, b_k) - r(x1_{j+1}, x2_{j+1}, b_{k-1})]$$

Se a avaria envolver três ou mais zonas adjacentes:

$$p_i = p(x1_j, x2_{j+n-1}) \cdot [r(x1_j, x2_{j+n-1}, b_k) - r(x1_j, x2_{j+n-1}, b_{k-1})] \\ - p(x1_j, x2_{j+n-2}) \cdot [r(x1_j, x2_{j+n-2}, b_k) - r(x1_j, x2_{j+n-2}, b_{k-1})] \\ - p(x1_{j+1}, x2_{j+n-1}) \cdot [r(x1_{j+1}, x2_{j+n-1}, b_k) - r(x1_{j+1}, x2_{j+n-1}, b_{k-1})] \\ + p(x1_{j+1}, x2_{j+n-2}) \cdot [r(x1_{j+1}, x2_{j+n-2}, b_k) - r(x1_{j+1}, x2_{j+n-2}, b_{k-1})]$$

e onde $r(x1, x2, b_0) = 0$

1.1. O fator p(x1, x2) deve ser calculado de acordo com as seguintes fórmulas:

Comprimento máximo total normalizado da avaria: $J_{max} = 10/33$

Ponto de união na distribuição: $J_{kn} = 5/33$

Probabilidade cumulativa em J_{kn} : $p_k = 11/12$

Comprimento máximo absoluto da avaria: $l_{max} = 60 \text{ m}$

Comprimento onde termina a distribuição normalizada: $L^* = 260 \text{ m}$

Densidade da probabilidade em J = 0:

$$b_0 = 2 \left(\frac{p_k}{J_{kn}} - \frac{1 - p_k}{J_{max} - J_{kn}} \right)$$

Quando $L_s \leq L^*$:

$$J_m = \min \left\{ J_{\max}, \frac{L_{\max}}{L_s} \right\}$$

$$J_k = \frac{J_m}{2} + \frac{1 - \sqrt{1 + (1 - 2p_k)b_o J_m + \frac{1}{4}b_o^2 J_m^2}}{b_o}$$

$$b_{12} = b_o$$

Quando $L_s > L^*$:

$$J_m^* = \min \left\{ J_{\max}, \frac{L_{\max}}{L^*} \right\}$$

$$J_k^* = \frac{J_m^*}{2} + \frac{1 - \sqrt{1 + (1 - 2p_k)b_o J_m^* + \frac{1}{4}b_o^2 J_m^{*2}}}{b_o}$$

$$J_m = \frac{J_m^* L^*}{L_s}$$

$$J_k = \frac{J_k^* L^*}{L_s}$$

$$b_{12} = 2 \left(\frac{p_k}{J_k} - \frac{1 - p_k}{J_m - J_k} \right)$$

$$b_{11} = 4 \frac{1 - p_k}{(J_m - J_k)J_k} - 2 \frac{p_k}{J_k^2}$$

$$b_{21} = -2 \frac{1 - p_k}{(J_m - J_k)^2}$$

$$b_{22} = -b_{21} J_m$$

O comprimento não dimensional da avaria:

$$J = \frac{(x_2 - x_1)}{L_s}$$

O comprimento normalizado de um compartimento, ou de um grupo de compartimentos:

J_n deve ser considerado como sendo menor do que J e do que J_m .

1.1.1. Quando nenhum dos limites do compartimento, ou do grupo de compartimentos, que estiver sendo considerado coincidir com os extremos de ré ou de vante:

$$J \leq J_k :$$

$$p(x_1, x_2) = p_1 = \frac{1}{6} J^2 (b_{11} J + 3 b_{12})$$

$J > J_k :$

$$p(x_1, x_2) = p_2 = -\frac{1}{3} b_{11} J_k^3 + \frac{1}{2} (b_{11} J - b_{12}) J_k^2 + b_{12} J J_k - \frac{1}{3} b_{21} (J_n^3 + J_k^3) \\ + \frac{1}{2} (b_{21} J - b_{22}) (J_n^2 - J_k^2) + b_{22} J (J_n - J_k)$$

1.1.2. Quando o limite de ré do compartimento, ou do grupo de compartimentos, que está sendo considerado coincidir com o extremo de ré, ou quando o limite de vante do compartimento, ou do grupo de compartimentos, que está sendo considerado coincidir com o extremo de vante:

$J \leq J_k :$

$$p(x_1, x_2) = \frac{1}{2} (p_1 + J)$$

$J > J_k :$

$$p(x_1, x_2) = \frac{1}{2} (p_2 + J)$$

1.1.3. Quando o compartimento, ou grupo de compartimentos, que está sendo considerado se prolongar ao longo de todo o comprimento de compartimentagem (L_s):

$$p(x_1, x_2) = 1$$

1.2 O fator $r(x_1, x_2, b)$ deverá ser determinado através da seguinte fórmula:

$$r(x_1, x_2, b) = 1 - (1 - C) \cdot \left[1 - \frac{G}{p(x_1, x_2)} \right]$$

onde:

$$C = 12 \cdot J_b \cdot (-45 \cdot J_b + 4), \text{ onde}$$

$$J_b = \frac{b}{15 \cdot B}$$

1.2.1. Quando o compartimento, ou grupo de compartimentos, que está sendo considerado se prolongar ao longo de todo o comprimento de compartimentagem (L_s):

$$G = G_1 = \frac{1}{2} b_{11} J_b^2 + b_{12} J_b$$

1.2.2. Quando nenhum dos limites do compartimento, ou do grupo de compartimentos, que está sendo considerado coincidir com os extremos de ré ou de vante:

$$G = G_2 = -\frac{1}{3} b_{11} J_0^3 + \frac{1}{2} (b_{11} J - b_{12}) J_0^2 + b_{12} J J_0, \text{ onde}$$

$$J_0 = \min(J, J_b)$$

1.2.3. Quando o limite de ré do compartimento, ou do grupo de compartimentos, que está sendo considerado coincidir com o extremo de ré, ou quando o limite de vante do

compartimento, ou do grupo de compartimentos, que está sendo considerado coincidir com o extremo de vante:

$$G = \frac{1}{2} \cdot (G_2 + G_1 \cdot J)$$

Regra 7-2

Cálculo do fator s_i

1. O fator s_i deverá ser determinado para cada caso de compartimento alagado envolvendo um compartimento, ou um grupo de compartimentos, de acordo com as notas a seguir e com o disposto nesta regra.

θ_e é o ângulo de banda de equilíbrio em qualquer estágio do alagamento, em graus;

θ_v é o ângulo, em qualquer estágio do alagamento, em que o braço de endireitamento torna-se negativo, ou o ângulo em que uma abertura que não pode ser fechada de modo a ficar estanque ao tempo, fica submersa;

GZ_{Max} é o braço de endireitamento positivo máximo, em metros, até o ângulo θ_v ;

Faixa é a faixa de braços de alavanca de endireitamento positivos, em graus, medidos a partir do ângulo θ_e . A faixa positiva deve ser medida até o ângulo θ_v ;

Estágio de alagamento é qualquer avanço discreto ocorrido durante o processo de alagamento, inclusive o estágio anterior à equalização (se houver), até ter sido obtido o equilíbrio final.

1.1. O fator s_i , para qualquer caso de avaria em qualquer condição de carregamento inicial, d_i , deverá ser obtido da fórmula:

$$s_i = \text{mínimo} \{ S_{\text{intermediário}, i} \text{ OU } S_{\text{final}, i} \cdot S_{\text{mom}, i} \}$$

onde:

$S_{\text{intermediário}, i}$ é a probabilidade de sobreviver a todos os estágios intermediários do alagamento, até o estágio de equilíbrio final, e é calculada de acordo com o parágrafo 2;

$S_{\text{final}, i}$ é a probabilidade de sobreviver até o estágio final do alagamento. É calculada de acordo com o parágrafo 3;

$S_{\text{mom}, i}$ é a probabilidade de sobreviver aos momentos de adernamento, e é calculada de acordo com o parágrafo 4.

2. O fator $S_{\text{intermediário}, i}$ só é aplicável a navios de passageiros (para os navios de carga o $S_{\text{intermediário}, i}$ deve ser considerado igual a um) e deverá ser considerado como sendo o menor dos fatores s obtidos de todos os estágios do alagamento, inclusive do estágio anterior à equalização, se houver, e deve ser calculado da seguinte maneira:

$$S_{\text{intermediário}, i} = \left[\frac{GZ_{\text{max}}}{F \cdot 0,05} \cdot \frac{\text{Range}}{7} \right]^{1/4}$$

quando GZ_{Max} não for considerado como sendo mais de 0,05 e a Faixa não for considerada como sendo mais de 7°, $S_{\text{intermediário}, i} = 0$, se o ângulo de banda intermediário for maior que 15°. Quando forem exigidos acessórios para alagamento transversal, o tempo para a equalização não deverá ser maior que 10 minutos.

3 O fator $s_{final, i}$ deverá ser obtido da fórmula:

$$s_{final, i} = K \cdot \left[\frac{GZ_{max}}{0,12} \cdot \frac{Range}{16} \right]^{1/4}$$

onde:

GZ_{Max} não deve ser considerado como sendo mais de 0,12 m;

A faixa não deverá ser considerada como sendo mais de 16°;

$$K = 1 \quad \text{se } \theta_e \leq \theta_{min}$$

$$K = 0 \quad \text{se } \theta_e \geq \theta_{max}$$

$$K = \sqrt{\frac{\theta_{max} - \theta_e}{\theta_{max} - \theta_{min}}} \quad (\text{ou então})$$

onde:

θ_{min} é de 7° para navios de passageiros e de 25° para navios de carga; e

θ_{max} é de 15° para navios de passageiros e de 30° para navios de carga.

4. O fator $s_{mom, i}$ só é aplicável a navios de passageiros (para navios de carga $s_{mom, i}$ deverá ser considerado igual a 1) e deverá ser calculado no equilíbrio final, através da fórmula:

$$s_{mom, i} = \frac{(GZ_{max} - 0,04) \cdot \text{Deslocamento}}{M_{adernamento}}$$

onde:

Deslocamento é o deslocamento intacto no calado da compartimentagem;

$M_{adernamento}$ é o momento máximo de adernamento presumido, como calculado de acordo com o subparágrafo 4.1; e

$$s_{mom, i} \leq 1$$

4.1. O momento de adernamento $M_{adernamento}$ deve ser calculado da seguinte maneira:

$$M_{adernamento} = \text{máximo} \{ M_{passageiros} \text{ ou } M_{vento} \text{ ou } M_{Embarcação \text{ de sobrevivência}} \}$$

4.1.1. $M_{passageiros}$ é o momento máximo de adernamento resultante do movimento dos passageiros, e deve ser obtido da seguinte maneira:

$$M_{passageiros} = (0,075 \cdot N_p) \cdot (0,45 \cdot B) \text{ (tm)}$$

onde:

N_p é o número máximo permitido de passageiros que pode haver a bordo na condição de serviço correspondente ao maior calado da compartimentagem sob consideração; e

B é a boca do navio.

Alternativamente, o momento de adernamento pode ser calculado considerando que os passageiros estejam distribuídos com 4 pessoas por metro quadrado nas áreas disponíveis do convés em direção a um dos bordos do navio, nos conveses em que estão localizados os postos de reunião, e de tal maneira que produzam o momento de

adernamento mais adverso. Ao fazer isto, pode ser considerado um peso de 75 kg por passageiro.

4.1.2. M_{vento} é a força máxima considerada do vento que está atuando numa situação de avaria:

$$M_{\text{vento}} = (P \cdot A \cdot Z) / 9,806 \text{ (tm)}$$

onde:

$$P = 120 \text{ N/m}^2;$$

A = área lateral projetada acima da linha d'água;

Z = distância do centro da área lateral projetada acima da linha d'água até T/2; e

T = calado do navio, d_i .

4.1.3. $M_{\text{Embarcação de sobrevivência}}$ é o momento de adernamento máximo considerado devido ao lançamento de todas as embarcações salva-vidas e de sobrevivência lançadas por turcos, totalmente carregadas, num dos bordos do navio. Ele deverá ser calculado utilizando as seguintes premissas:

4.1.1. deverá ser considerado que todas as embarcações salva-vidas e embarcações de salvamento instaladas no bordo para o qual o navio adernou após ter sofrido uma avaria estejam penduradas por fora da borda, totalmente carregadas, e prontas para serem arriadas;

4.1.2. para as embarcações salva-vidas que estejam dispostas de modo a serem lançadas totalmente carregadas de uma posição de acondicionamento, deverá ser considerado o momento de adernamento máximo durante o lançamento;

4.1.3. uma balsa salva-vidas totalmente carregada, lançada por turco, presa a cada turco no bordo para o qual o navio adernou após ter sofrido uma avaria deverá ser considerada como estando pendurada por fora da borda e pronta para lançamento;

4.1.4. as pessoas que não estiverem nos equipamentos salva-vidas que estão pendurados por fora da borda não deverão proporcionar um momento de adernamento, nem um momento de endireitamento adicional; e

4.1.5. os equipamentos salva-vidas localizados no bordo oposto àquele para o qual o navio adernou deverão ser considerados como estando na sua posição de acondicionamento.

5. Um alagamento assimétrico deve ser mantido num mínimo compatível com as medidas eficientes. Quando for preciso corrigir grandes ângulos de banda, os meios adotados deverão, quando possível, ser automáticos, mas em qualquer caso em que houver controles dos dispositivos de equalização eles deverão poder ser acionados de algum ponto acima do convés das anteparas. Estes aparelhos, juntamente com seus controles, deverão ser considerados aceitáveis pela Administração²⁰. Deverão ser fornecidas ao comandante do navio informações adequadas relativas à utilização dos dispositivos de equalização.

5.1. Os tanques e compartimentos que façam parte desta equalização deverão ser dotados de redes de ar, ou de meios equivalentes, com uma seção transversal suficiente para assegurar que o fluxo de água para os compartimentos de equalização não sofra demora.

5.2. Em todos os casos, s_i deve ser considerado igual a zero nos casos em que a linha

d'água final, levando em conta o afundamento, o trim e a banda, resulte na imersão:

5.2.1. da aresta inferior de aberturas através das quais possa ocorrer um alagamento, não sendo este alagamento levado em conta no cálculo do fator s_i . Estas aberturas deverão abranger canalizações de ar, aberturas para ventilação e aberturas que sejam fechadas por meio de portas ou tampas de escotilhas estanques ao tempo; e

.2. de qualquer parte do convés das anteparas em navios de passageiros que seja considerado uma rota de evacuação horizontal para atender ao disposto no capítulo II-2.

5.3. O fator s_i deve ser considerado igual a zero se, levando em conta o afundamento, o trim e a banda, ocorrer o seguinte em qualquer estágio intermediário, ou no estágio final do alagamento:

.1. imersão de qualquer escotilha de escape vertical existente no convés das anteparas, destinada a atender ao disposto no capítulo II-2;

.2. quaisquer controles destinados à operação de portas estanques à água, dispositivos de equalização, válvulas existentes em canalizações ou em dutos de ventilação destinados a manter a integridade de anteparas estanques à água, impedindo a passagem de água que venha de cima do convés das anteparas, se tornarem inacessíveis ou inoperantes;

.3. imersão de qualquer parte de canalizações ou de dutos de ventilação que passem através de uma divisória estanque à água que esteja localizada no interior de qualquer compartimento incluído nos casos de avarias que contribuam para o índice A que foi obtido, se não for dotada de meios de fechamento estanques à água em cada divisória.

5.4. No entanto, quando os compartimentos considerados alagados devido a um alagamento progressivo forem levados em conta nos cálculos da estabilidade em avaria, os valores múltiplos de $S_{\text{intermediário}, i}$ podem ser calculados considerando a equalização nas fases finais do alagamento.

5.5. Exceto como disposto no parágrafo 5.3.1, as aberturas fechadas por meio de tampas de portas de visita e de agulheiros rentes ao convés estanques à água, as tampas estanques à água de pequenas escotilhas, as portas corredeiras estanques à água operadas à distância, as vigias do tipo que não abrem, bem como as portas de acesso estanques à água para as quais seja exigido que sejam mantidas fechadas no mar, não precisam ser consideradas.

6. Quando as divisórias horizontais estanques à água estiverem instaladas acima da linha d'água que está sendo considerada, o valor de s calculado para o compartimento, ou grupo de compartimentos, mais baixo deverá ser obtido multiplicando o valor como estabelecido no parágrafo 1.1 pelo fator de redução v_m , de acordo com o parágrafo 6.1, que representa a probabilidade de que os compartimentos acima da subdivisão horizontal não sejam alagados.

6.1. O fator v_m deverá ser obtido através da fórmula:

$$v_m = v(H_{j, n, m}, d) - v(H_{j, n, m-1}, d)$$

onde:

$H_{j, n, m}$ é a menor altura acima da linha de base, em metros, dentro da faixa longitudinal de $X_{1(j)} \dots X_{2(j+n-1)}$ da m^{th} divisória horizontal que seja considerada como limitando a extensão vertical do alagamento para os compartimentos avariados que estão

sendo considerados;

$H_{j, n, m-1}$ é a menor altura acima da linha de base, em metros, dentro da faixa longitudinal de $x_{1(j)} \dots x_{2(j+n-1)}$ da $(m-1)^{th}$ divisória horizontal que seja considerada como limitando a extensão vertical do alagamento para os compartimentos avariados que estão sendo considerados;

j significa o extremo de ré dos compartimentos avariados que estão sendo considerados;

m representa cada divisória horizontal contada de baixo para cima a partir da linha d'água que está sendo considerada;

d é o calado em questão, como definido na Regra 2; e

x_1 e x_2 representam os extremos do compartimento, ou de um grupo de compartimentos, considerado na Regra 7-1.

6.1.1. Os fatores $v(H_{j, n, m}, d)$ e $v(H_{j, n, m-1}, d)$ deverão ser obtidos através das fórmulas:

$$v(H, d) = 0,8 \frac{(H - d)}{7,8}, \text{ se } (H_m - d) \text{ for inferior ou igual a } 7,8 \text{ m;}$$

$$v(H, d) = 0,8 + 0,2 \left[\frac{(H - d) - 7,8}{4,7} \right], \text{ em todos os outros casos,}$$

onde:

$v(H_{j, n, m}, d)$ deve ser considerado igual a 1, se H_m coincidir com a divisória estanque à água mais elevada do navio dentro da faixa de $(x_{1(j)} \dots x_{2(j+n-1)})$, e

$v(H_{j, n, 0}, d)$ deve ser considerado igual a 0.

Em nenhuma hipótese v_m deve ser considerado como sendo menor que zero ou maior que 1.

6.2. De um modo geral, cada contribuição dA para o índice A , no caso de subdivisões horizontais, é obtida através da fórmula:

$$dA = p_i \cdot [v_1 \cdot s_{\min 1} + (v_2 - v_1) \cdot s_{\min 2} + \dots + (1 - v_{m-1}) \cdot s_{\min m}]$$

onde:

v_m = ao valor v , calculado de acordo com o parágrafo 6.1;

s_{\min} = ao menor fator s para todas as combinações de avarias obtidas quando a avaria considerada se estende da altura considerada da avaria H_m para baixo.

Regra 7-3

Permeabilidade

1. Para os efeitos da compartimentagem e dos cálculos da estabilidade em avaria constantes das regras, a permeabilidade de cada compartimento em geral, ou de cada parte de um compartimento deverá ser a seguinte:

Compartimentos	Permeabilidade
Destinados a provisões	0,60

Ocupados por compartimentos habitáveis	0,95
Ocupados pelas máquinas	0,85
Espaços vazios	0,95
Destinados a líquidos	0 ou 0,95 ¹

¹O que resultar na exigência mais rigorosa.

2. Para os efeitos da compartimentagem e dos cálculos da estabilidade em avaria constantes das regras, a permeabilidade de cada compartimento de carga, ou de cada parte de um compartimento deverá ser a seguinte:

Compartimentos	Permeabilidade no calado d_s	Permeabilidade no calado d_p	Permeabilidade no calado d_1
Compartimentos para carga seca	0,70	0,80	0,95
Compartimentos para contêineres	0,70	0,80	0,95
Compartimentos ro-ro	0,90	0,90	0,95
Carga de líquidos	0,70	0,80	0,95

3. Podem ser utilizados outros números de permeabilidade, se comprovados através de cálculos.

Regra 8

Exigências especiais relativas à estabilidade de navios de passageiros

1. Um navio de passageiros destinado a transportar 400 pessoas ou mais deverá ter uma compartimentagem estanque à água por ante-a-ré da antepara de colisão de modo que $s_i = 1$ para as três condições de carregamento nas quais se baseiam os cálculos do índice de compartimentagem e para uma avaria envolvendo todos os compartimentos dentro de 0,08L, medido a partir da perpendicular a vante.

2. Um navio de passageiros destinado a transportar 36 pessoas ou mais deve ser capaz de suportar uma avaria ao longo do casco até uma extensão até a especificada no parágrafo 3. O atendimento a esta regra deverá ser obtido demonstrando que s_i , como definido na Regra 7-2, não é inferior a 0,9 para as três condições de carregamento em que se baseia o cálculo do índice de compartimentagem.

3. A extensão da avaria a ser considerada quando demonstrando o atendimento ao parágrafo 2 deve depender tanto de N, como definido na Regra 6, como de L_s , como definido na Regra 2, de modo que:

3.1. a extensão vertical da avaria se estenda da linha de base moldada do navio até um ponto até 12,5 m acima da localização do maior calado da compartimentagem, como definido na Regra 2, a menos que uma menor extensão da avaria apresente um valor mais baixo de s_i , sendo que, neste caso, deve ser utilizada esta menor extensão;

3.2. quando tiverem que ser transportadas 400 pessoas ou mais, deve ser considerado um comprimento da avaria de 0,03 L_s , mas não inferior a 3 m, em qualquer ponto ao longo das chapas do costado, juntamente com uma penetração para dentro do navio de 0,1 B, mas não inferior a 0,75 m, medida a partir do costado do navio,

perpendicularmente à linha de centro, no nível do maior calado da compartimentagem;

3.3. quando forem transportadas menos de 400 pessoas, o comprimento da avaria deve ser considerado em qualquer ponto ao longo do costado entre anteparas transversais estanques à água, desde que a distância entre duas anteparas transversais estanques à água adjacentes não seja inferior ao comprimento da avaria considerado. Se a distância entre duas anteparas transversais estanques à água adjacentes for inferior ao comprimento da avaria considerado, somente uma dessas anteparas deverá ser considerada eficaz para o efeito de demonstrar o atendimento ao parágrafo 2;

3.4. quando forem transportadas 36 pessoas, deve ser considerado um comprimento da avaria de $0,015 L_s$, juntamente com uma penetração para dentro do navio de $0,05 B$, mas não inferior a $0,75$ m; e

3.5. quando forem transportadas mais de 36 pessoas, mas menos de 400, os valores do comprimento da avaria e da penetração para dentro do navio, utilizados na determinação da extensão considerada da avaria, devem ser obtidos através de uma interpolação linear entre os valores do comprimento da avaria e da penetração que se apliquem a navios que transportam 36 pessoas e 400 pessoas, como especificado nos subparágrafos .4 e .2.

PARTE B-2

COMPARTIMENTAGEM, INTEGRIDADE DA ESTANQUEIDADE À ÁGUA E DA ESTANQUEIDADE AO TEMPO

Regra 9

Duplos-fundos em navios de passageiros e em navios de carga que não sejam navios-tanque

1. Deve ser instalado um duplo-fundo estendendo-se da antepara de colisão até a antepara do tanque de colisão a ré, na medida em que isto seja possível e compatível com o projeto e com o funcionamento apropriado do navio.

2. Quando for exigido que seja instalado um duplo-fundo, a parte interna do fundo deverá ser contínua até os costados do navio, de tal modo que proteja o fundo do navio até o bojo. Esta proteção será considerada satisfatória se a parte interna do fundo não ficar abaixo, em qualquer ponto, de um plano paralelo à linha da quilha e que esteja localizado a uma distância não inferior à distância H , medida a partir da linha da quilha, como calculada através da fórmula:

$$h = B/20$$

No entanto, em nenhum caso o valor de h deve ser inferior a 760 mm, e não precisa ser considerado como sendo maior do que 2.000 mm.

3. Os pequenos pocetos construídos no duplo-fundo relacionados com os dispositivos de esgoto dos porões, etc., não deverão se prolongar para baixo mais do que o necessário. É permitido, entretanto, um poceto que se estenda até a parte externa do fundo, na extremidade de ré do túnel do eixo. Outros pocetos (por exemplo, para óleo lubrificante sob as máquinas principais) podem ser permitidos pela Administração, se ela estiver convencida de que tais dispositivos asseguram uma proteção equivalente à proporcionada

por um duplo-fundo que atenda o disposto nesta regra. Em nenhuma hipótese a distância vertical do fundo de tal poceto até um plano que coincida com a linha da quilha pode ser inferior a 500 mm.

4. Não é preciso instalar um duplo-fundo nas proximidades de tanques estanques à água, inclusive de tanques secos de tamanho razoável, desde que a segurança do navio não seja prejudicada no caso de uma avaria no fundo ou no costado.

5. No caso de navios de passageiros aos quais se apliquem as disposições da Regra 1.5, e que sejam empregados num serviço regular dentro dos limites de uma viagem internacional curta, como definido na regra III/3.22, a Administração pode permitir que seja dispensada a existência de um duplo-fundo, se estiver convencida de que a instalação de um duplo-fundo naquela parte não seria compatível com o projeto e com o funcionamento adequado do navio.

6. Qualquer parte de um navio de passageiros, ou de um navio de carga, que não seja dotada de um duplo-fundo de acordo com os parágrafos 1, 4 ou 5, deverá ser capaz de suportar avarias no fundo, como especificado no parágrafo 8, naquela parte do navio.

7. No caso de arranjos do fundo não usuais num navio de passageiros, ou num navio de carga, deverá ser demonstrado que o navio é capaz de suportar avarias no fundo, como especificado no parágrafo 8.

8. O atendimento aos parágrafos 6 ou 7 deve ser obtido demonstrando que s_i , quando calculado de acordo com a Regra 7-2, não é inferior a 1 para todas as condições de serviço, quando submetido a uma suposta avaria no fundo em qualquer ponto ao longo do fundo do navio, com uma extensão especificada em .2 abaixo para a parte do navio que foi afetada:

8.1. Alagamento de compartimentos que não tornem inoperantes a energia elétrica e a iluminação de emergência, as comunicações interiores, os sinais e outros dispositivos de emergência em outras partes do navio.

8.2. A extensão da suposta avaria deverá ser a seguinte:

	Para 0,3 a partir da perpendicular a vante do navio	Qualquer outra parte do navio
Extensão longitudinal	$1/3 L^{2/3}$ ou 14,5m, a que for menor	$1/3 L^{2/3}$ ou 14,5m, a que for menor
Extensão transversal	B/6 ou 10 m, a que for menor	B/6 ou 5 m, a que for menor
Extensão vertical, medida a partir da linha da quilha	B/20 ou 2m, a que for menor	B/20 ou 2m, a que for menor

8.3. Se qualquer avaria com uma extensão menor do que a da avara máxima especificada em .2 vier a resultar em condições mais graves, esta avaria deve ser considerada.

9. No caso de porões grandes e mais baixos em navios de passageiros, a Administração pode exigir uma altura maior do duplo-fundo, de no máximo B/10 ou 3 m, a que for menor, medida a partir da linha da quilha. Alternativamente, as avarias no fundo para estas áreas podem ser calculadas, de acordo com o parágrafo 8, mas considerando uma maior extensão vertical.

Regra 10

Construção de anteparas estanques à água

1. Toda antepara de compartimentagem estanque à água, seja ela transversal ou longitudinal, deverá ser construída tendo escantilhões como especificado na Regra 2.17. Em todos os casos, as anteparas de compartimentagem estanques à água deverão ser capazes de suportar pelo menos a pressão devida a uma coluna d'água que se eleve até o convés das anteparas.

2. Os degraus e reentrâncias nas anteparas estanques à água deverão tão resistentes quanto os locais em que se encontram.

Regra 11

Testes iniciais de anteparas estanques à água, etc.

1. O teste dos espaços ou compartimentos estanques à água não destinados a conter líquidos e dos porões de carga destinados a conter lastro, enchendo-os com água, não é obrigatório. Quando não for realizado o teste enchendo-os com água, deverá ser realizado, quando possível, um teste utilizando uma mangueira. Este teste deverá ser feito no estágio mais avançado da prontificação do navio. Quando não for possível fazer um teste com uma mangueira devido a possíveis danos às máquinas, ao isolamento de equipamentos elétricos ou a itens de aparelhamento do navio, ele poderá ser substituído por um exame visual cuidadoso das conexões soldadas, complementado onde for considerado necessário por meios tais como um teste com corante penetrante, ou um teste de vazamento utilizando ultra-som, ou um teste equivalente. Em qualquer caso deve ser realizada uma inspeção minuciosa das anteparas estanques à água.

2. O tanque de colisão de vante, o duplo-fundo (inclusive as quilhas tipo duto) e os revestimentos internos deverão ser testados com água, com uma coluna correspondente às exigências da Regra 10.1.

3. Os tanques que são destinados a conter líquidos, e que fazem parte da compartimentagem estanque à água do navio, deverão ser testados para verificar a sua estanqueidade e a sua resistência estrutural com água, com uma coluna correspondente à sua pressão de projeto. Em nenhuma hipótese a coluna d'água deve ter uma altura menor do que a da parte superior das canalizações de ar, ou estar abaixo de um nível de 2,4 m acima da parte superior do tanque, a que for maior.

4. Os testes mencionados nos parágrafos 2 e 3 têm a finalidade de assegurar que os dispositivos estruturais da compartimentagem sejam estanques à água, e não devem ser consideradas como um teste de adequabilidade de qualquer compartimento para armazenamento de óleo combustível ou para outras finalidades especiais, para o que pode ser exigido um teste de natureza superior, dependendo da altura a que o líquido tiver acesso no tanque ou em suas conexões.

Regra 12

Anteparas do tanque de colisão e dos compartimentos de máquinas, túneis do eixo, etc.

1. Deverá ser instalada uma antepara de colisão, que deverá ser estanque à água até o convés das anteparas. Esta antepara deverá estar localizada a uma distância da perpendicular a vante não inferior a 0,05 L, ou 10 m, a que for menor, e, exceto como puder ser permitido pela Administração, não superior a 0,08 L, ou 0,05 L + 3 m, a que for maior.

2. Quando qualquer parte do navio abaixo da linha d'água se prolongar por ante-a-vante da perpendicular a vante, por exemplo, uma proa bulbosa, as distâncias estipuladas no parágrafo 1 deverão ser medidas a partir de um ponto:

2.1. na metade do comprimento daquela extensão; ou

2.2. a uma distância de 0,015 L por ante-a-vante da perpendicular a vante; ou

2.3. a uma distância de 3 m por ante-a-vante da perpendicular a vante, o que apresentar a menor medida.

3. A antepara pode ter degraus ou reentrâncias, desde que estejam dentro dos limites estabelecidos no parágrafo 1 ou 2.

4. Não deverão ser instaladas portas, portas de visita, aberturas de acesso, dutos de ventilação ou quaisquer outras aberturas na antepara de colisão abaixo do convés das anteparas.

5.1. Exceto como disposto no parágrafo 5.2, a antepara de colisão pode ser perfurada abaixo do convés das anteparas, no máximo por uma canalização, para conduzir o fluido existente no tanque de colisão de vante, desde que a canalização seja dotada de uma válvula de interceptação que possa ser acionada de um ponto acima do convés das anteparas, ficando a caixa da válvula fixada à antepara de colisão, na parte interna do tanque de colisão, desde que a válvula seja facilmente acessível em todas as condições de serviço e que o compartimento em que ela estiver localizada não seja um compartimento de carga. Todas as válvulas deverão ser de aço, de bronze ou de outro material dúctil aprovado. Não são aceitáveis válvulas de ferro fundido ou de outro material semelhante.

5.2. Se o tanque de colisão de vante for dividido para conter dois tipos diferentes de líquidos, a Administração pode permitir que a antepara de colisão seja perfurada abaixo do convés das anteparas por duas canalizações, cada uma das quais sendo dotada de uma válvula, como exigido no parágrafo 5.1, desde que a Administração esteja convencida de que não existe alternativa possível para a instalação de uma segunda canalização e que, levando em consideração a subdivisão adicional instalada no tanque de colisão de vante, a segurança do navio seja mantida.

6. Quando houver uma longa estrutura na proa, a antepara de colisão deverá ser prolongada, de modo a ficar estanque ao tempo, até o próximo convés acima do convés das anteparas. Este prolongamento não precisa ser instalado exatamente acima da antepara embaixo, desde que esteja localizado dentro dos limites estabelecidos no parágrafo 1 ou 2, com a exceção permitida pelo parágrafo 7, e que a parte do convés que forma o degrau seja tornada efetivamente estanque ao tempo. O prolongamento deverá estar disposto de tal modo que impeça a possibilidade da porta da proa causar danos a ele em caso de avaria, ou do desprendimento, de uma porta da proa.

7. Quando houver portas da proa instaladas e uma rampa de carregamento inclinada fizer parte do prolongamento da antepara de colisão acima do convés das anteparas, a rampa deverá ser estanque ao tempo ao longo de todo o seu comprimento. Nos navios de carga, a parte da rampa que estiver a mais de 2,3 m acima do convés das anteparas poderá

se prolongar por ante-a-vante do limite especificado no parágrafo 1 ou 2. As rampas que não atenderem às exigências acima não deverão ser consideradas como sendo um prolongamento da antepara de colisão.

8. O número de aberturas no prolongamento da antepara de colisão acima do convés da borda livre deve ser restringido ao mínimo compatível com o projeto e com a operação normal do navio. Todas essas aberturas deverão poder ser fechadas de modo a ficarem estanques ao tempo.

9. Deverão ser instaladas anteparas separando a praça de máquinas dos compartimentos de carga e dos compartimentos habitáveis na proa e na popa, e tornadas estanques à água até o convés das anteparas. Nos navios de passageiros deverá ser instalada também uma antepara no tanque de colisão de ré e tornada estanque à água até o convés das anteparas. A antepara do tanque de colisão de ré poderá, entretanto, formar um degrau abaixo do convés das anteparas, desde que o grau de segurança do navio, com relação à compartimentagem, não seja diminuído por isto.

10. Em todos os casos, os tubos telescópicos deverão estar encerrados em compartimentos estanques à água, de volume razoável. Nos navios de passageiros a bucha do eixo deverá estar localizada num túnel do eixo estanque à água, ou em outro espaço ou compartimento estanque à água separado do compartimento do tubo telescópico, e com um volume tal que, se for alagado por um vazamento através da bucha do eixo, o convés das anteparas não ficará submerso. Nos navios de carga poderão ser tomadas outras medidas para minimizar o perigo da água penetrar no navio em caso de avaria nos dispositivos do tubo telescópico, a critério da Administração.

Regra 13

Aberturas em anteparas estanques à água abaixo do convés das anteparas em navios de passageiros

1. O número de aberturas nas anteparas estanques à água deverá ser reduzido ao mínimo compatível com o projeto e com a operação adequada do navio, e deverá haver meios satisfatórios para fechar essas aberturas.

2.1. Quando canalizações, embornais, cabos elétricos, etc. passarem através de anteparas estanques à água, deverão ser tomadas medidas para assegurar a integridade da estanqueidade à água das anteparas.

2.2. Não deverão ser permitidas válvulas que não façam parte de um sistema de canalizações em anteparas estanques à água.

2.3. Não deverá ser utilizado chumbo ou outros materiais sensíveis ao calor em sistemas que atravessam anteparas estanques à água, onde a deterioração de tais sistemas em caso de incêndio iria comprometer a integridade da estanqueidade à água dessas anteparas.

3. Não são permitidas portas, portas de visita ou aberturas de acesso em anteparas transversais estanques à água que dividam um compartimento de carga de outro compartimento de carga contíguo, exceto como disposto no parágrafo 9.1 e na Regra 14.

4. Sujeito ao parágrafo 10, não deverá haver mais de uma porta, com exceção das portas dos túneis dos eixos, em cada antepara transversal estanque à água dentro de

compartimentos que contenham as máquinas principais e auxiliares da propulsão, inclusive as caldeiras que atendem às necessidades da propulsão. Quando houver dois ou mais eixos, os túneis deverão ser ligados por uma passagem de intercomunicação. Deverá haver apenas uma porta entre o compartimento de máquinas e os compartimentos dos túneis, quando houver dois eixos, e apenas duas portas, quando houver mais de dois eixos. Todas essas portas deverão ser do tipo corrediço e deverão estar localizadas de modo a terem as suas soleiras o mais alto possível. O comando manual para a operar essas portas de um local acima do convés das anteparas deverá estar localizado fora dos compartimentos que contêm as máquinas.

5.1. As portas estanques, exceto como disposto no parágrafo 9.1 ou na Regra 14, deverão ser portas corrediças da acionamento mecânico que atendam às exigências do parágrafo 7, sendo capazes de ser fechadas simultaneamente do console central de operação localizado no passadiço, em não mais do que 60 segundos com o navio aprumado.

5.2. Os meios de operação de qualquer porta corrediça estanque à água, quer sejam acionados mecanicamente ou manualmente, deverão ser capazes de fechar a porta com o navio adernado 15 para qualquer bordo. Também deverão ser consideradas também as forças que possam atuar em qualquer lado da porta, como possa ocorrer quando a água estiver passando através da abertura, exercendo uma pressão estática equivalente a uma altura d'água de pelo menos 1 m acima do batente, na linha de centro da porta.

5.3. Os controles das portas estanques à água, inclusive as canalizações hidráulicas e os cabos elétricos, deverão ser mantidos o mais próximo possível da antepara em que estão instaladas essas portas, para minimizar a probabilidade de que sejam envolvidos em qualquer avaria que o navio possa vir a sofrer. A localização das portas estanques à água e dos seus controles deverá ser tal que se o navio sofrer uma avaria até um quinto da boca do navio, como definida na regra 2, sendo essa distância medida perpendicularmente à linha de centro no nível do maior calado da compartimentagem, a operação da portas estanques à água que estiverem afastadas da parte avariada do navio não seja prejudicada.

6. Todas as portas corrediças estanques à água acionadas mecanicamente deverão ser dotadas de meios de indicação que deverão mostrar, em todos os pontos de operação remota, se as portas estão abertas ou fechadas. Só deverá haver pontos de acionamento remoto no passadiço, como exigido pelo parágrafo 7.1.5, e no local acima do convés das anteparas onde a operação manual for exigida pelo parágrafo 7.1.4.

7.1. Toda porta corrediça estanque à água acionada mecanicamente:

7.1.1. deverá ter um movimento vertical ou horizontal;

7.1.2. deverá, sujeito ao disposto no parágrafo 10, ser limitada normalmente a uma abertura máxima que dê uma passagem desobstruída de 1,2 m. A Administração pode permitir portas maiores, somente na medida considerada necessária para a operação eficaz do navio, desde que sejam levadas em consideração outras medidas de segurança, inclusive as seguintes:

7.1.2.1. deverá ser dada uma atenção especial à resistência da porta e aos seus dispositivos de fechamento para impedir vazamentos; e

7.1.2.2. a porta deverá estar localizada a uma distância equivalente a $B/5$ mais para dentro do navio em relação à zona de avaria;

7.1.2.3. deverá ser dotada dos equipamentos necessários para abrir e fechar a porta utilizando energia elétrica, energia hidráulica, ou qualquer outra forma de energia que seja aceitável para a Administração;

7.1.2.4. deverá ser dotada de um mecanismo individual operado manualmente. Deverá ser possível abrir e fechar a porta na própria porta de qualquer dos lados e, além disto, fechar a porta de um local acessível acima do convés das anteparas com o movimento de uma volta inteira de uma manivela, ou com algum outro movimento que proporcione o mesmo grau de segurança que seja aceitável para a Administração. O sentido de rotação ou a direção de outro movimento deve estar claramente indicado em todos os locais de operação. O tempo necessário para o fechamento completo da porta, quando operando manualmente, não deverá ultrapassar 90 segundos com o navio aprumado;

7.1.2.5. deverá ser dotada de controles para abrir e fechar a porta por acionamento mecânico dos dois lados da porta e, também, para fechar a porta por acionamento mecânico do console central de operação do passadiço;

7.1.2.6. deverá ser dotada de um sinal sonoro, diferente de qualquer outro alarme existente na área, que soará sempre que a porta for fechada à distância por acionamento mecânico, e que deverá soar pelo menos por cinco segundos, mas não por mais de dez segundos, antes que a porta comece a se mover e deverá continuar soando até que a porta esteja completamente fechada. No caso de operação manual à distância, é suficiente que o sinal sonoro soe somente quando a porta estiver se movendo. Além disto, em áreas de passageiros e em áreas de alto ruído ambiental, a Administração pode exigir que o sinal sonoro seja complementado por um sinal visual intermitente na porta; e

7.1.2.7. deverá haver uma velocidade de fechamento aproximadamente uniforme quando acionada mecanicamente. O tempo de fechamento, do momento em que a porta começa a se movimentar até o instante em que atinge a posição de completamente fechada, em nenhum caso deverá ser menor que 20 segundos nem maior que 40 segundos, com o navio aprumado.

7.2. A energia elétrica necessária para as portas corrediças estanques à água deverá ser fornecida pelo quadro elétrico de emergência, seja diretamente ou através de um quadro de distribuição exclusivo, localizado acima do convés das anteparas. O controle, a indicação e os alarmes relacionados com as portas deverão ser alimentados pelo quadro elétrico de emergência, seja diretamente ou através de um quadro de distribuição exclusivo localizado acima do convés das anteparas e capaz de ser automaticamente alimentado pela fonte de energia elétrica de transição de emergência exigida pela regra 42.3.1.3 em caso de falha da fonte principal ou da fonte de emergência de energia elétrica.

7.3. As portas corrediças estanques à água acionadas mecanicamente devem possuir:

7.3.1. um sistema hidráulico centralizado com duas fontes de energia independentes, cada uma consistindo de um motor e de uma bomba capazes de fechar simultaneamente todas as portas. Além disso, deverá haver, para toda instalação, acumuladores hidráulicos de capacidade suficiente para operar todas as portas pelo menos três vezes, isto é, fechada-aberta-fechada, contra uma banda adversa de 15°. Este ciclo de operação deverá ser capaz de ser realizado quando o acumulador estiver com a pressão necessária para dar partida na bomba. O fluido utilizado deverá ser escolhido levando em consideração as temperaturas prováveis de serem encontradas pela instalação durante o seu serviço. O sistema de acionamento mecânico deverá ser projetado de modo a minimizar a

possibilidade de que uma única avaria na canalização hidráulica venha a afetar adversamente a operação de mais de uma porta. O sistema hidráulico deverá ser dotado de um alarme de nível baixo para os reservatórios de fluido hidráulico que servem ao sistema de acionamento mecânico e de um alarme de baixa expressão de gás, ou de outro meio eficaz de monitorar a perda da energia armazenada nos acumuladores hidráulicos. Esses alarmes devem ser sonoros e visuais e deverão estar localizados no console central de operação no passadiço; ou

7.3.2. um sistema hidráulico independente para cada porta, com cada fonte de energia consistindo de um motor e de uma bomba capazes de abrir e fechar a porta. Além disto, deverá haver um acumulador hidráulico com capacidade suficiente para operar a porta pelo menos três vezes, isto é, fechada-aberta-fechada, contra uma banda adversa de 15°. Este ciclo de operação deve ser capaz de ser realizado quando o acumulador estiver com a pressão necessária para dar partida na bomba. O fluido utilizado deverá ser escolhido levando em consideração as temperaturas prováveis de serem encontradas pela instalação durante o seu serviço. Deve haver, no console central de operação no passadiço, um alarme coletivo de baixa pressão de gás, ou outro meio eficaz de monitorar a perda da energia armazenada nos acumuladores hidráulicos. Deverá haver também uma indicação da perda da energia armazenada em cada local de operação local; ou

7.3.3. um sistema elétrico independente e um motor para cada porta, com cada fonte de energia consistindo de um motor capaz de abrir e fechar a porta. A fonte de energia deverá ser capaz de ser alimentada automaticamente pela fonte de transição de energia elétrica de emergência, como exigido pela regra 42.4.2 - no caso de avaria da fonte de energia elétrica principal ou de emergência, e com capacidade suficiente para operar a porta pelo menos três vezes, isto é, aberta-fechada-aberta, contra uma banda adversa de 15°.

Para os sistemas especificados nos parágrafos 7.3.1, 7.3.2 e 7.3.3, devem ser tomadas as seguintes medidas: Os sistemas de energia para as portas corredeiras estanques à água acionadas mecanicamente deverão estar separados de qualquer outro sistema de energia. Uma única avaria nos sistemas elétricos ou hidráulicos de acionamento, exceto no atuador hidráulico, não deverá impedir a operação manual de qualquer porta.

7.4. Deverá haver volantes ou punhos de controle em cada lado da antepara, a uma altura mínima de 1,6 m acima do piso, e devem estar dispostos de tal modo que permitam que as pessoas que passam pela abertura da porta segurem os dois volantes na posição de aberto sem serem capazes de colocar acidentalmente o mecanismo de fechamento por acionamento mecânico em funcionamento. A direção do movimento dos volantes na abertura e no fechamento da porta deverá ser na direção do movimento da porta e deverá estar claramente indicada.

7.5. Na medida do possível, os equipamentos elétricos e os componentes das portas estanques à água deverão estar localizados acima do convés das anteparas e fora das áreas e de compartimentos perigosos.

7.6. A vedação dos componentes elétricos necessariamente localizados abaixo do convés das anteparas deverão proporcionar uma proteção adequada contra a entrada de água.

7.7. Os circuitos de energia elétrica, de controle, de indicação e de alarme deverão ser protegidos contra falhas, de tal modo que uma falha num circuito de uma porta não

venha a causar uma falha num circuito de qualquer outra porta. Curtos-circuitos ou outras falhas nos circuitos de alarme ou de indicação de uma porta não deverão resultar numa perda de energia para a operação daquela porta. Os dispositivos deverão ser tais que um vazamento de água que atinja os equipamentos elétricos localizados abaixo do convés das anteparas não faça com que a porta abra.

7.8. Uma única falha elétrica no sistema de acionamento ou de controle de uma porta corrediça estanque à água acionada mecanicamente não deverá fazer com que uma porta que está fechada, abra. A disponibilidade de alimentação de energia deverá ser continuamente monitorada de um ponto do circuito elétrico que esteja o mais perto possível de cada um dos motores exigidos pelo parágrafo 7.3. A perda de qualquer dessas alimentações de energia deverá ativar um alarme sonoro e visual no console central de operações no passadiço.

8.1. O console central de operação no passadiço deverá possuir uma chave de comando mestre com dois modos de controle: um modo “controle local”, que deverá permitir que qualquer porta seja aberta e fechada no local após ter sido utilizada sem fechamento automático, um modo “portas fechadas”, que deverá fechar automaticamente qualquer porta que esteja aberta. O modo “portas fechadas” deverá permitir que as portas sejam abertas no local e deverá automaticamente fechar novamente as portas ao ser liberado o mecanismo de controle local. A chave de comando mestre deverá estar normalmente no modo “controle local”. O modo “portas fechadas” só deverá ser utilizado numa emergência ou com a finalidade de teste. Deverá ser dada uma atenção especial à confiabilidade da chave de comando mestre.

8.2. O console central de operação no passadiço deverá ser dotado de um diagrama mostrando a localização de cada porta, com indicadores visuais para mostrar se cada porta está aberta ou fechada. Uma luz vermelha deverá indicar que uma porta está totalmente aberta e uma luz verde deverá indicar que uma porta está totalmente fechada. Quando a porta for fechada à distância, a luz vermelha deverá indicar a posição intermediária, piscando. O circuito de indicação deverá ser independente do circuito de controle para cada porta.

8.3. Do console central de operação não deverá ser possível abrir qualquer porta à distância.

9.1. Se a Administração estiver convencida de que essas portas são essenciais, poderão ser instaladas portas estanques à água satisfatoriamente construídas em anteparas estanques à água que dividem a carga entre compartimentos do convés. Estas portas deverão ser articuladas com dobradiças, de rolamentos ou corrediças, mas não deverão ser controladas à distância. Elas deverão ser instaladas no nível mais elevado, o mais longe possível das chapas do casco, mas em nenhuma hipótese as suas margens verticais mais próximas do casco deverão estar localizadas a uma distância das chapas do casco que seja inferior a um quinto da boca do navio, como definida na Regra 2, sendo esta distância medida perpendicularmente à linha de centro no nível do maior calado da compartimentagem.

9.2. Se alguma destas portas tiver que dar acesso durante a viagem, elas deverão ser dotadas de um dispositivo que impeça uma abertura não autorizada. Quando for proposto instalar estas portas, a sua quantidade e os seus dispositivos deverão receber uma atenção especial da Administração.

10. Não deverão ser permitidas chapas portáteis em anteparas, exceto nos compartimentos de máquinas. A Administração pode permitir que no máximo uma porta corredeira estanque à água, acionada mecanicamente, seja substituída em cada antepara estanque à água maior do que as especificadas no parágrafo 7.1.2 por essas chapas portáteis, desde que essas portas sejam destinadas a permanecer fechadas durante a navegação, exceto no caso de uma necessidade urgente, a critério do comandante. Essas portas não precisam atender às exigências do parágrafo 7.1.4 com relação ao fechamento completo em 90 segundos por um mecanismo operado manualmente.

11.1. Quando dutos ou túneis para acesso de canalizações dos alojamentos da tripulação às praças de caldeiras, ou para qualquer outra finalidade, passarem através de anteparas estanques à água, esses dutos ou túneis deverão ser estanques à água e estar de acordo com as exigências da Regra 16-1. O acesso a pelo menos uma das extremidades de cada túnel ou duto destes, se for utilizado como passagem no mar, deverá ser feito através de um duto que seja estanque à água até uma altura suficiente para permitir o acesso acima do convés das anteparas. O acesso à outra extremidade do duto ou do túnel poderá ser feito através de uma porta estanque à água, do tipo exigido pela sua localização no navio. Estes dutos ou túneis não deverão se prolongar através da primeira antepara de compartimentagem por ante-a-ré da antepara de colisão.

11.2. Quando for proposto instalar túneis que perfurem anteparas estanques à água, estes túneis deverão receber uma atenção especial da Administração.

11.3. Quando dutos relacionados com carga refrigerada e dutos de ventilação ou de extração forçada passarem através de uma ou mais anteparas estanques à água, os meios de fechamento dessas aberturas deverão ser acionadas mecanicamente e deverão poder ser fechadas de um ponto central localizado acima do convés das anteparas.

Regra 13-1

Aberturas em anteparas estanques à água e em conveses internos em navios e carga

1. O número de aberturas em subdivisões estanques à água deve ser mantido num mínimo compatível com o projeto e com o funcionamento adequado do navio. Quando for necessário haver a penetração de anteparas estanques à água e de conveses internos para proporcionar acesso para a passagem de canalizações, de ventilação, de cabos elétricos, etc., deverão ser tomadas medidas para manter a integridade da estanqueidade à água. A Administração pode permitir um abrandamento das exigências relativas à estanqueidade à água de aberturas acima do convés da borda livre, desde que seja demonstrado que qualquer alagamento progressivo pode ser facilmente controlado e que a segurança do navio não está prejudicada.

2. As portas existentes para assegurar a integridade da estanqueidade à água de aberturas internas que sejam utilizadas no mar devem ser portas corredeiras estanques à água, capazes de serem fechadas à distância do passadiço e, também, de serem operadas no local, de cada lado da antepara. No local de controle deverá haver indicadores mostrando se as portas estão abertas ou fechadas, e um alarme sonoro no fechamento da porta. A energia, o controle e os indicadores devem poder funcionar em caso de falha na energia elétrica principal. Deve ser dada uma atenção especial a minimizar o efeito de falhas no sistema de controle. Toda porta corredeira estanque à água, acionada mecanicamente, deverá ser dotada de um mecanismo individual acionado manualmente.

Deverá ser possível abrir e fechar a porta manualmente dos dois lados da própria porta.

3. As portas de acesso e as tampas das escotilhas de acesso normalmente fechadas no mar, destinadas a assegurar a integridade da estanqueidade à água de aberturas internas, deverão ser dotadas de meios de indicação, no local e no passadiço, mostrando se estas portas ou tampas de escotilhas estão abertas ou fechadas. Deve ser afixado um aviso em cada uma destas portas ou tampas de escotilha, informando que ela não deve ser deixada aberta.

4. Poderão ser instaladas portas estanques à água e rampas construídas satisfatoriamente para subdividir grandes compartimentos de carga, desde que a Administração esteja convencida de que essas portas ou rampas sejam essenciais. Essas portas ou rampas poderão ser portas ou rampas articuladas com dobradiças, de rolamentos ou corrediças, mas não deverão ser controladas à distância²¹. Se alguma dessas portas ou rampas tiver que dar acesso durante a viagem, elas deverão ser dotadas de um dispositivo que impeça uma abertura não autorizada.

5. Outros dispositivos de fechamento que sejam mantidos permanentemente fechados no mar, para assegurar a integridade da estanqueidade à água de aberturas internas, deverão ser dotados de um aviso afixado em cada um destes dispositivos informando que ele deve ser mantido fechado. As portas de visita dotadas de tampas aparafusadas, com parafusos bem apertados, não precisam ser marcadas deste modo.

Regra 14

Navios de passageiros transportando veículos de carga e o pessoal que os acompanha

1. Esta regra se aplica a navios de passageiros projetados ou adaptados para o transporte de veículos de carga e do pessoal que os acompanha.

2. Se num navio destes o número total de passageiros, que inclui o pessoal que acompanha os veículos, não exceder $12 + A_d/25$, onde A_d = área total de convés (metros quadrados) dos compartimentos disponíveis para o armazenamento de veículos de carga quando a altura livre no local de armazenamento e na entrada de tais compartimentos não for menor do que 4 m, aplicam-se as disposições das Regras 13.9.1 e 13.9.2, com relação a portas estanques à água, exceto que as portas podem ser instaladas, em qualquer nível, em anteparas estanques à água que dividem os compartimentos de carga. Além disto, são exigidos indicadores no passadiço para mostrar automaticamente quando cada porta estiver fechada e quando todos os seus dispositivos de fechamento estiverem aplicados.

3. O navio pode não ser certificado para um número maior de passageiros do que o considerado no parágrafo 2, se tiver sido instalada uma porta estanque à água de acordo com esta regra.

Regra 15

Aberturas nas chapas do casco abaixo do convés das anteparas de navios de passageiros e do convés da borda livre de navios de carga

1. O número de aberturas nas chapas do casco deverá ser reduzido ao mínimo compatível com o projeto e com o adequado funcionamento do navio.

2. A disposição e a eficiência dos meios de fechamento de qualquer abertura nas

chapas do casco deverão ser compatíveis com a finalidade a que se destinam e ao local em que estão instalados e, de um modo geral, deverão ser aprovados pela Administração.

3.1. Sujeito às exigências da Convenção Internacional sobre Linhas de Carga em vigor, não deverá ser instalada qualquer vigia numa posição tal que ainda fique abaixo de uma linha traçada no costado, paralela ao convés das anteparas e tendo o seu ponto mais baixo a uma distância correspondente a 2,5% da boca do navio acima do maior calado da compartimentagem, ou 500 mm, a que for maior.

3.2. Todas as vigias cujas partes inferiores estiverem abaixo do convés das anteparas de navios de passageiros, e do convés da borda livre de navios de carga, como permitido pelo parágrafo 3.1, deverão ser confeccionadas de tal modo que impeçam efetivamente que qualquer pessoa possa abri-las sem a autorização do comandante do navio.

4. Em todas as vigias deverão ser instaladas tampas eficientes com dobradiças, pelo lado de dentro, dispostas de tal modo que possam ser fácil e efetivamente fechadas e vedadas de modo a ficarem estanques à água, exceto que por ante-a-ré de um ponto localizado a um oitavo do comprimento do navio a partir da perpendicular a vante e acima de uma linha traçada no costado, paralelamente ao convés das anteparas e tendo o seu ponto mais baixo a uma altura de 3,7 m mais 2,5% da boca do navio acima da maior calado da compartimentagem, as tampas das vigias podem ser portáteis nos compartimentos habitáveis de navios de passageiros, exceto nos alojamentos de passageiros de terceira classe, a menos que, pela Convenção Internacional sobre Linhas de Carga, seja exigido que as tampas das vigias sejam fixadas de maneira permanente em suas posições corretas. Estas tampas de vigias portáteis deverão ficar acondicionadas ao lado das vigias a que servem.

5.1. Não deverão ser instaladas vigias em quaisquer compartimentos que sejam dedicados exclusivamente para o transporte de carga ou de carvão.

5.2. Podem ser instaladas vigias, entretanto, em compartimentos adequados alternativamente para o transporte de carga ou de passageiros, mas elas deverão ser confeccionadas de tal modo que impeçam efetivamente que uma pessoa possa abri-las, ou as suas tampas, sem a autorização do comandante.

6. Não deverão ser instaladas vigias para ventilação automática nas chapas do casco abaixo do convés das anteparas de navios de passageiros e do convés da borda livre de navios de carga, sem a autorização específica da Administração.

7. O número de embornais, de descargas sanitárias e de outras aberturas semelhantes nas chapas do casco deverá ser reduzido ao mínimo, seja fazendo cada descarga servir ao maior número possível de canalizações sanitárias e de outras canalizações, ou de qualquer outra maneira satisfatória.

8.1 Todas as admissões e descargas existentes nas chapas do casco deverão ser dotadas de dispositivos eficientes e acessíveis para impedir a entrada acidental de água no navio.

8.2.1 Sujeito às exigências da Convenção Internacional sobre Linhas de Carga em vigor, e exceto como disposto no parágrafo 8.3, toda descarga separada que passe através das chapas do casco, vindo de compartimentos abaixo do convés das anteparas de navios de passageiros e do convés da borda livre de navios de carga, deverá ser dotada de uma válvula de retenção automática dotada de um meio eficaz para fechá-la de um local acima do convés das anteparas, ou de duas válvulas de retenção automáticas sem um meio de

fechamento eficaz, desde que a válvula localizada mais para dentro do navio esteja situada acima do maior calado da compartimentagem e esteja sempre acessível para inspeção nas condições de serviço. Quando houver uma válvula com um meio de fechamento eficaz, o local do seu acionamento acima do convés das anteparas deverá estar sempre facilmente acessível e deverá haver meios para indicar se a válvula está aberta ou fechada.

8.2.2. As exigências da Convenção Internacional sobre Linhas de Carga em vigor deverão se aplicar às descargas que passam através das chapas do casco vindo de compartimentos abaixo do convés das anteparas de navios de passageiros e do convés da borda livre de navios de carga.

8.3. As admissões do mar e as descargas para o mar, principais e auxiliares, dos compartimentos de máquinas, relacionadas com o funcionamento das máquinas deverão ser dotadas de válvulas facilmente acessíveis entre as canalizações e as chapas do casco, ou entre as canalizações e as caixas confeccionadas e fixadas às chapas do casco. Em compartimentos de máquinas guarnecidos, as válvulas podem ser controladas no local e deverão ser dotadas de indicadores mostrando se estão abertas ou fechadas.

8.4. As peças móveis que atravessam as chapas do casco abaixo do maior calado da compartimentagem deverão ser dotadas de um dispositivo de vedação estanque à água que seja aceitável para a Administração. A bucha interna deverá estar localizada dentro de um espaço estanque à água, com um volume tal que, se for alagado, o convés das anteparas não ficará submerso. A Administração pode exigir que se tal compartimento for alagado, a energia elétrica e a iluminação essencial ou de emergência, as comunicações interiores, os sinais e outros dispositivos de emergência devam continuar disponíveis em outras partes do navio.

8.5. Todos os acessórios e válvulas instalados no casco, exigidos por esta regra, deverão ser de aço, bronze, ou de outro material dúctil equivalente aprovado. Não são aceitáveis válvulas de aço fundido ou de outro material semelhante. Todas as canalizações a que se refere esta regra deverão ser de aço ou de outro material equivalente que seja aprovado pela Administração.

9. O portaló, as aberturas para carga e para recebimento de combustível instalados abaixo do convés das anteparas de navios de passageiros e do convés da borda livre de navios de carga deverão ser estanques à água e, em hipótese alguma, serem instalados de modo a ter o seu ponto mais baixo abaixo do maior calado da compartimentagem.

10.1. As aberturas internas de toda dala para cinza, dala para lixo, etc. deverão ser dotadas de uma tampa eficiente.

10.2. Se a abertura interna estiver localizada abaixo do convés das anteparas de navios de passageiros e do convés da borda livre de navios de carga, a tampa deverá ser estanque à água e, além disto, deverá haver uma válvula de retenção automática na dala, numa posição facilmente acessível acima da maior calado da compartimentagem.

Regra 15-1

Aberturas externas em navios de carga

1. É exigido que todas as aberturas externas que dêem para compartimentos considerados intactos na análise de avarias, que estejam abaixo da linha d'água final da avaria, sejam estanques à água.

2. As aberturas externas que de acordo com o parágrafo 1 é exigido que sejam estanques à água deverão, exceto as tampas das escotilhas de carga, ser dotadas de indicadores localizados no passadiço.

3. As aberturas nas chapas do casco abaixo do convés que limita a extensão vertical da avaria deverão ser dotadas de um dispositivo que impeça a sua abertura não autorizada, se forem facilmente acessíveis durante a viagem.

4. Outros dispositivos de fechamento que sejam mantidos permanentemente fechados no mar para garantir a integridade da estanqueidade à água das aberturas externas deverão ser dotados de um aviso afixado em cada um, informando que ele deve ser mantido fechado. As portas de visita dotadas de tampas fixadas com parafusos firmemente apertados não precisam ser marcadas assim.

Regra 16

Construção e testes iniciais de portas, vigias, etc. estanques à água

1. Em todos os navios:

1.1. o projeto, os materiais e a construção de todas as portas, vigias, portaló e aberturas para carga, válvulas, canalizações, dalas para cinza e dalas para lixo estanques à água mencionados nestas regras deverão ser aprovados pela Administração;

1.2. essas válvulas, portas e mecanismos deverão estar adequadamente marcados, para assegurar que possam ser corretamente utilizados para proporcionar a segurança máxima; e

1.3. as armações das portas verticais estanques à água não deverão ter sulcos no fundo, nos quais possa acumular sujeira e impedir que a porta feche corretamente.

2. Nos navios de passageiros e nos navios de carga, as portas estanques à água deverão ser testadas por meio de uma pressão de água até a pressão de uma coluna d'água a que possam ser submetidas no estágio final ou intermediário de um alagamento. Quando o teste de uma determinada porta não for feito devido a um possível dano no isolamento ou em alguns equipamentos, o teste daquela porta pode ser substituído por um teste de pressão de um protótipo de cada tipo e de cada tamanho de porta, com uma pressão de teste correspondente a pelo menos a coluna d'água exigida para o local a que ele se destina. O teste do protótipo deverá ser feito antes da porta ser instalada. O método de instalação e o procedimento para instalar a porta a bordo deverão corresponder ao do teste do protótipo. Quando instalada a bordo, cada porta deverá ser testada para verificar o correto assentamento entre a antepara, a armação e a porta.

Regra 16-1

Construção e testes iniciais de conveses, dutos, etc. estanques à água

1. Os conveses, dutos, túneis, dutos da quilha e tubos de ventilação estanques à água deverão ter a mesma resistência que as anteparas nos níveis correspondentes. Os meios utilizados para torná-los estanques à água, e os dispositivos adotados para fechar as aberturas neles existentes, deverão ser aprovados pela Administração. Os tubos de ventilação e os dutos estanques à água deverão se prolongar pelo menos até o convés das anteparas em navios de passageiros e até o convés da borda livre em navios de carga.

2. Quando um duto de ventilação que passa através de uma estrutura penetrar no convés das anteparas, o duto deverá ser capaz de suportar a pressão de água que puder estar presente no seu interior, após ter sido levado em consideração o ângulo de banda máximo permissível durante os estágios intermediários do alagamento, de acordo com a Regra 7-2.

3. Quando todo o duto que penetrou no convés das anteparas, ou parte dele, estiver no convés ro-ro, o duto deverá ser capaz de suportar uma pressão de impacto da água aprisionada no convés ro-ro devida aos movimentos da água no seu interior (chapinhamento).

4. Após o término da construção, deverá ser feito um teste com mangueira ou por alagamento nos conveses estanques à água e um teste com mangueira nos dutos, túneis e tubos de ventilação estanques à água.

Regra 17

Integridade interna da estanqueidade à água de navios de passageiros acima do convés das anteparas

1. A Administração pode exigir que sejam tomadas todas as medidas práticas e razoáveis para limitar a entrada e a dispersão da água acima do convés das anteparas. Tais medidas poderão incluir a instalação de anteparas parciais ou de anteparas de grande porte. Quando forem instaladas anteparas parciais e anteparas de grande porte estanques à água no convés das anteparas, acima ou nas proximidades de anteparas estanques à água, elas deverão ter ligações estanques à água com o casco e com o convés das anteparas de modo a restringir o fluxo de água ao longo do convés quando o navio estiver numa condição de adernado devido a uma avaria. Quando a antepara parcial estanque à água não estiver alinhada com a antepara abaixo dela, a parte do convés das anteparas situada entre as duas deverá ser tornada efetivamente estanque à água. Quando aberturas, canalizações, embornais, cabos elétricos, etc. passarem através de anteparas parciais estanques à água, deverão ser tomadas medidas para assegurar a integridade da estanqueidade à água da estrutura acima do convés das anteparas²².

2. Todas as aberturas existentes no convés exposto ao tempo deverão ter braçolas com uma altura e uma resistência elevadas e deverão ser dotadas de meios eficientes para fechá-las rapidamente de modo a torná-las estanques ao tempo. Deverão ser instaladas saídas d'água, balaustradas abertas e embornais, como for necessário, para livrar rapidamente o convés exposto ao tempo da água do mar, em quaisquer condições de tempo.

3. A extremidade aberta das canalizações de ar que terminem no interior de uma superestrutura deverão ficar, pelo menos, 1 m acima da linha d'água quando o navio adernar até um ângulo de 15°, ou até o ângulo de banda máximo, durante os estágios intermediários do alagamento, como determinado através de cálculos, o que for maior. Alternativamente, as canalizações de ar provenientes de tanques, com exceção dos tanques de óleo, poderão descarregar pela borda da superestrutura. O disposto neste parágrafo não deve prejudicar as disposições da Convenção Internacional sobre Linhas de Carga em vigor.

4. As vigias, o portaló, as aberturas para carga e para recebimento de combustível e outros meios de fechamento das aberturas existentes nas chapas do casco acima do convés

das anteparas deverão ter um projeto e uma construção eficientes, e ter uma resistência suficiente, levando em consideração os compartimentos em que estão instalados e a sua localização em relação à maior calado da compartimentagem²³.

5. Deverá haver tampas internas de vigias eficientes, dispostas de tal modo que possam ser fácil e efetivamente fechadas e mantidas estanques à água, em todas as vigias dos compartimentos localizados abaixo do primeiro convés acima do convés das anteparas.

Regra 17-1

Integridade do casco e da superestrutura, prevenção e controle de avarias em navios ro-ro de passageiros

1.1. Sujeito ao disposto nos parágrafos 1.2 e 1.3, todos os acessos que levam a compartimentos abaixo do convés das anteparas deverão ter o seu ponto mais baixo a uma distância de 2,5 m, no mínimo, acima do convés das anteparas.

1.2. Quando forem instaladas rampas para veículos para dar acesso a compartimentos abaixo do convés das anteparas, suas aberturas deverão poder ser fechadas de maneira a ficar estanques à água para impedir a entrada de água vinda de baixo, com alarmes e indicadores no passadiço.

1.3. A Administração pode permitir a instalação de acessos específicos a compartimentos abaixo do convés das anteparas, desde que sejam necessários para os trabalhos essenciais do navio, como por exemplo, a movimentação de máquinas e de suprimentos, desde que estes acessos sejam estanques à água e dotados de alarmes e de indicadores no passadiço.

2. Deverá haver indicadores no passadiço para todas as portas existentes no casco, portas para carregamento e outros dispositivos de fechamento que, se deixados abertos ou se não forem corretamente fechados, podem, na opinião da Administração, levar a um alagamento de um compartimento de categoria especial, ou de um compartimento ro-ro. O sistema de indicação deverá ser projetado com base no princípio de funcionamento à prova de falhas e deverá mostrar, através de alarmes visuais, se a porta não estiver totalmente fechada ou se qualquer dos dispositivos de fechamento não estiver no lugar e totalmente travado e, através de alarmes sonoros, se aquela porta ou se aqueles dispositivos de fechamento vierem a abrir, ou se os dispositivos de fechamento deixarem de fechar. O painel dos indicadores no passadiço deverá estar equipado com um modo de seleção de função “porto/viagem no mar”, disposto de tal modo que seja dado um alarme sonoro no passadiço se o navio deixar o porto com as portas da proa, portas internas, rampa da popa ou quaisquer outras portas existentes no costado não fechadas, ou qualquer dispositivo de fechamento fora da posição correta. O suprimento de energia para o sistema de indicação deverá ser independente do suprimento de energia para operar e travar as portas.

3. Deverá haver um sistema de vigilância por televisão e um sistema de detecção de vazamentos para fornecer ao passadiço e à estação de controle das máquinas uma indicação de qualquer vazamento através das portas internas e externas da proa, das portas da popa ou de quaisquer outras portas existentes no casco que possa levar a um alagamento de compartimentos de categoria especial ou de compartimentos ro-ro.

Parte B-3

LINHA DE CARGA DA COMPARTIMENTAGEM PARA NAVIOS DE PASSAGEIROS

Regra 18

Atribuição, marcação e registro de linhas de carga de compartimentagem para navios de passageiros

1. Para que possa ser mantido o grau de compartimentagem exigido, deverá ser atribuída e marcada nos costados do navio uma linha de carga correspondente ao calado da compartimentagem aprovada. Um navio destinado a modos de operação que se alternam pode, se o armador desejar, ter uma ou mais linhas de carga adicionais atribuídas e marcadas de modo a corresponder aos calados da compartimentagem que a Administração puder aprovar para as configurações de serviços alternativos. Cada configuração de serviço assim aprovada deverá estar de acordo com a parte B-1 deste capítulo, independentemente dos resultados obtidos para outros modos de operação.

2. As linhas de carga de compartimentagem atribuídas e marcadas deverão ser registradas no Certificado de Segurança de Navio de Passageiro, e deverá ser distinguida pela anotação P1 para a configuração principal para o serviço de passageiros, e P2, P3, etc. para as configurações alternativas. A configuração principal para passageiros deverá ser considerada como sendo o modo de operação em que o índice de compartimentagem R tem o seu maior valor.

3. A borda livre correspondente a cada uma dessas linhas de carga deverá ser medida no mesmo local e a partir da mesma linha a partir da qual foram determinadas as bordas-livres de acordo com a Convenção Internacional sobre Linhas de Carga em vigor.

4. A borda livre correspondente a cada linha de carga de compartimentagem aprovada e a cada configuração de serviço, para a qual foi aprovada, deverá estar claramente indicada no Certificado de Segurança de Navios de Passageiros.

5. Em nenhuma hipótese, qualquer marca de linha de carga de compartimentagem poderá ser colocada acima da linha de carga mais profunda em água salgada, como tiver sido determinada pela resistência do navio ou pela Convenção Internacional sobre Linhas de Carga, em vigor.

6. Qualquer que possa ser a localização das marcas das linhas de carga de compartimentagem, em nenhuma hipótese um navio deverá ser carregado de modo a submergir a marca da linha de carga adequada para estação do ano e para a localidade, como determinada de acordo com a Convenção Internacional sobre Linhas de Carga em vigor.

7. Em nenhuma hipótese um navio deverá estar tão carregado que, quando estiver em água salgada, a marca da linha de carga de compartimentagem adequada para aquela viagem específica e para a configuração de serviço fique submersa.

PARTE B-4

GERENCIAMENTO DA ESTABILIDADE

Regra 19

Informações relativas ao controle de avarias

1. Deverão estar expostos permanentemente, ou prontamente disponíveis no passadiço para orientação do oficial de quarto do navio, planos mostrando claramente, para cada convés e para

cada porção, os limites dos compartimentos estanques à água, as aberturas neles existentes com seus meios de fechamento e a localização de quaisquer dos seus controles, e os dispositivos para correção de qualquer banda devida a um alagamento. Além disso, deverão ser postos à disposição dos oficiais do navio livretos contendo as informações acima mencionadas²⁴.

2. As portas estanques à água em navios de passageiros que têm permissão para permanecer abertas durante a navegação deverão estar claramente indicadas nas informações relativas à estabilidade do navio.

3. As precauções gerais a serem incluídas deverão consistir numa listagem de equipamentos, condições e procedimentos operacionais considerados pela Administração como sendo necessários para manter a integridade da estanqueidade à água nas condições normais de operação do navio.

4. As precauções específicas a serem incluídas deverão consistir numa listagem de elementos (isto é, dispositivos de fechamento, segurança da carga, soar de alarmes, etc.) considerados necessários pela Administração como sendo vitais para a sobrevivência do navio, dos passageiros e da tripulação.

5. No caso de navios aos quais se apliquem as exigências relativas à estabilidade em avaria da Parte B-1, as informações relativas à estabilidade em avaria deverão proporcionar ao comandante uma maneira simples e facilmente compreensível de avaliar a capacidade de sobrevivência do navio em todos os casos de avaria que envolvam um compartimento, ou um grupo de compartimentos²⁵.

Regra 20

Carregamento de navios de passageiros

1. Ao término do carregamento do navio, e antes da sua partida, o comandante deverá determinar o trim e a estabilidade do navio e, também, verificar e registrar que o navio está de acordo com os critérios de estabilidade estabelecidos nas regras pertinentes. A determinação da estabilidade do navio deverá ser feita sempre através de cálculos. A Administração pode aceitar a utilização de um computador eletrônico para o carregamento e a estabilidade, ou um meio equivalente com esta finalidade.

2. De um modo geral não deve ser transportada água de lastro em tanques destinados a óleo combustível. Nos navios em que não for possível evitar colocar água em tanques de óleo combustível, deverá ser instalado um equipamento separador de água e óleo que seja aprovado pela Administração, ou outro meio alternativo, tais como instalações para descarga para terra, que seja aceitável para a Administração, para retirar de bordo a água de lastro contaminada com óleo.

3. O disposto nesta regra não deverá prejudicar o disposto na Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição causada por Navios em vigor.

Regra 21

Operação e inspeção periódica de portas estanques à água, etc. em navios de passageiros

1. Semanalmente deverão ser realizados exercícios para a operação de portas, vigias, válvulas e mecanismos de fechamento de embornais, dalas para cinza e dalas para lixo estanques à água. Nos navios em que a viagem tiver uma duração maior do que uma semana, deverá ser realizado um exercício completo antes de deixar o porto e, daí em diante, outros pelo menos uma vez por semana durante a viagem.

2. Todas as portas estanques à água em uso no mar, tanto articuladas por dobradiças como acionadas mecanicamente, instaladas em anteparas estanques à água, deverão ser operadas diariamente.

3. As portas estanques à água e todos os mecanismos e indicadores relacionados com elas, todas as válvulas cujo fechamento for necessário para tornar um compartimento estanque à água, e todas as válvulas cuja operação for necessária para fazer interligações para controle de avarias deverão ser inspecionadas periodicamente no mar, pelo menos uma vez por semana.

4. Um registro de todos os exercícios e inspeções exigidos por esta regra deverá ser lançado no livro de quarto com um registro explícito de quaisquer defeitos que possam ter sido revelados.

Regra 22

Prevenção e controle da entrada de água, etc.

1. Todas as portas estanques à água deverão ser mantidas fechadas durante a viagem, exceto que podem ser abertas durante a navegação como especificado nos parágrafos 3 e 4. As portas estanques à água com uma largura maior do que 1,2 m localizadas em compartimentos de máquinas como permitido pela Regra 13.10, só podem ser abertas nas circunstâncias detalhadas naquela regra. Qualquer porta que for aberta de acordo com este parágrafo deverá estar pronta para ser fechada imediatamente.

2. As portas estanques à água localizadas abaixo do convés das anteparas, e que tenham uma abertura máxima que permita uma passagem desobstruída de mais de 1,2 m, deverão ser mantidas fechadas quando o navio estiver no mar, exceto por períodos limitados, quando for absolutamente necessário, como estabelecido pela Administração.

3. Uma porta estanque à água pode ser aberta durante a navegação para permitir a passagem de passageiros ou tripulantes, ou quando o trabalho que estiver sendo realizado nas suas proximidades precisar que ela seja aberta. A porta deve ser fechada imediatamente quando o trânsito através dela tiver terminado, ou quando o trabalho que fez com que fosse preciso que ela fosse aberta tiver terminado.

4. Pode ser permitido que certas portas estanques à água permaneçam abertas durante a navegação, somente se for considerado absolutamente necessário, isto é, se tiver sido determinado que a sua permanência aberta é considerada essencial para a operação segura e eficaz das máquinas do navio, ou para permitir o acesso de passageiros normalmente sem restrições através da área destinada a passageiros. Esta determinação só deverá ser feita pela Administração após um exame cuidadoso do impacto sobre a operação e a capacidade de sobrevivência do navio. Uma porta estanque à água que tenha recebido permissão para permanecer assim aberta deverá estar claramente indicada nas informações relativas à estabilidade do navio e deverá estar sempre pronta para ser fechada imediatamente.

5. As chapas portáteis instaladas em anteparas deverão estar sempre no lugar antes do navio deixar o porto e não deverão ser retiradas durante a navegação, exceto em caso de necessidade urgente, a critério do comandante. Deverão ser tomadas as precauções necessárias ao recolocá-las no lugar, para assegurar que suas juntas estejam estanques à água. As portas corrediças estanques à água acionadas mecanicamente que, de acordo com a Regra 13.10, são permitidas em compartimentos de máquinas, deverão ser fechadas antes do navio deixar o porto e deverão permanecer fechadas durante a navegação, exceto em caso de necessidade urgente, a critério do comandante.

6. As portas estanques à água instaladas em anteparas estanques à água que dividem a carga entre compartimentos do convés de acordo com a Regra 13.9.1, deverão ser fechadas antes do início da viagem e deverão ser mantidas fechadas durante a navegação. As horas da abertura dessas

portas no porto e do seu fechamento antes do navio deixar o porto deverão ser lançadas no livro de quarto.

7. O portaló, as aberturas para carga e para recebimento de combustível existentes abaixo do convés das anteparas deverão ser efetivamente fechados e tornados estanques à água antes do navio deixar o porto, e deverão ser mantidos fechados durante a navegação.

8. As seguintes portas, localizadas abaixo do convés das anteparas, deverão ser fechadas e travadas antes do navio suspender para qualquer viagem e deverão permanecer fechadas e travadas até que o navio esteja em seu próximo cais ou fundeadouro:

8.1 portas para recebimento de carga no casco ou nos limites de superestruturas fechadas;

8.2 visores na proa instalados nos locais indicados no parágrafo 8.1;

8.3 portas para recebimento de carga na antepara de colisão; e

8.4 rampas que constituam um fechamento alternativo aos mencionados nos parágrafos 8.1 a 8.3 inclusive.

9. Fica estabelecido que, quando uma porta não puder ser aberta ou fechada enquanto o navio estiver no cais, ou no fundeadouro, esta porta poderá ser aberta ou deixada aberta enquanto o navio se aproxima ou se afasta do cais, ou do fundeadouro, mas somente na medida em que for necessário para permitir que a porta seja imediatamente operada. Em qualquer caso, a porta interna da proa deve ser mantida fechada.

10. Apesar das exigências dos parágrafos 8.1 e 8.4, a Administração pode autorizar que determinadas portas possam ser abertas a critério do comandante, se isto for necessário para a operação do navio ou para o embarque e desembarque de passageiros quando o navio estiver num fundeadouro seguro e desde que a segurança do navio não seja prejudicada.

11. O comandante deverá assegurar que seja implementado um sistema eficaz de supervisão e de informação do fechamento e da abertura das portas mencionadas no parágrafo 8.

12. O comandante deverá assegurar que, antes do navio suspender para qualquer viagem, seja feito um lançamento no livro de quarto relativo à hora do último fechamento das portas especificadas no parágrafo 13, e à hora de qualquer abertura de determinadas portas de acordo com o parágrafo 14.

13. As portas articuladas por dobradiças, as chapas portáteis, as vigias, o portaló, as aberturas para carga e para recebimento de combustível e outras aberturas que estas regras exigem que sejam mantidas fechados durante a navegação deverão ser fechadas antes do navio deixar o porto. A hora do fechamento e a hora da abertura (se for permitida com base nestas regras) deverão ser registradas no livro de quarto que possa vir a ser estabelecido pela Administração.

14. Quando a parte inferior de qualquer vigia mencionada na Regra 15.3.2, localizada em cobertas, estiver abaixo de uma linha traçada no costado, paralelamente ao convés das anteparas, e tiver o seu ponto mais baixo a uma altura de 1,4 m mais 2,5% da boca do navio acima da água quando o navio sair de qualquer porto, todas as vigias daquelas cobertas deverão ser fechadas de modo a ficarem estanques à água e travadas antes do navio deixar o porto, e não deverão ser abertas antes que o navio chegue ao próximo porto. Ao aplicar este parágrafo, poderá ser dada a correção adequada para água doce, quando for aplicável.

14.1 As horas da abertura dessas escotilhas no porto e do seu fechamento e travamento antes do navio deixar o porto deverão ser lançadas no livro de quarto que possa vir a ser estabelecido pela Administração.

14.2 Para qualquer navio que tenha uma ou mais vigias localizadas de tal modo que se

apliquem as exigências do parágrafo 15 quando ele estiver flutuando na linha de carga do maior calado da compartimentagem, a Administração poderá indicar o calado médio que estabelece o limite no qual essas escotilhas terão as suas partes inferiores acima da linha traçada no costado paralelamente ao convés das anteparas, tendo o seu ponto mais baixo a uma altura de 1,4 m mais 2,5% da boca do navio acima da linha d'água correspondente ao calado médio que estabelece o limite, com o qual poderá ser permitido que o navio parta do porto sem antes fechá-las e travá-las e abri-las no mar, sob a responsabilidade do comandante, durante a viagem até o próximo porto. Nas zonas tropicais, como definidas na Convenção Internacional sobre Linhas de Carga em vigor, este calado que estabelece o limite pode ser aumentado em 0,3 m.

15. As vigias e as suas tampas internas que não sejam acessíveis durante a navegação deverão ser fechadas e fixadas antes do navio deixar o porto.

16. Se for transportada carga nesses compartimentos, as vigias e as suas tampas internas deverão ser fechadas de modo a ficarem estanques à água e travadas antes que a carga seja embarcada, e este fechamento e travamento deverá ser registrado no livro de quarto que puder ser estabelecido pela Administração.

17. Quando uma dala para lixo, etc. não estiver em uso, tanto a tampa como a válvula exigida pela Regra 15.10.2 deverão ser mantidas fechadas e travadas.

Regra 23

Exigências especiais para navios ro-ro de passageiros

1. Os compartimentos de categoria especial e os compartimentos ro-ro deverão ser continuamente patrulhados ou monitorados através de meios eficazes, como vigilância com televisão, de modo que qualquer movimento de veículos em condições adversas de tempo e qualquer acesso não autorizado de passageiros àqueles compartimentos possa ser detectado enquanto o navio estiver em movimento.

2. Os procedimentos operativos documentados para o fechamento e o travamento de todas as portas existentes no casco, portas para carregamento e outros dispositivos de fechamento que, se forem deixados abertos ou se não forem travados corretamente, podem, na opinião da Administração, levar a um alagamento de um compartimento de categoria especial ou de um compartimento ro-ro, deverão ser mantidos a bordo e ser afixados num local adequado.

3. Todos os acessos provenientes do convés ro-ro e das rampas para veículos que levam a compartimentos abaixo do convés das anteparas deverão ser fechados antes que o navio deixe o cais, ou o fundeadouro, em qualquer viagem, e deverão permanecer fechados até que o navio esteja no seu próximo cais, ou fundeadouro.

4. O comandante deverá assegurar que seja implementado um sistema eficaz de supervisão e de informação do fechamento e da abertura dos acessos mencionados no parágrafo 3.

5. O comandante deverá assegurar que, antes do navio deixar o cais, ou o fundeadouro, em qualquer viagem, seja feito um lançamento no livro de quarto, como exigido pela Regra 22.13, relativo à hora do último fechamento dos acessos mencionados no parágrafo 3.

6. Apesar das exigências do parágrafo 3, a Administração pode permitir que alguns acessos sejam abertos durante a viagem, mas somente por um período suficiente para permitir uma passagem através deles e, se necessário, para o funcionamento essencial do navio.

7. Todas as anteparas transversais ou longitudinais que forem levadas em consideração como sendo eficazes para conter a água do mar acumulada no convés ro-ro deverão estar no lugar e fixadas antes que o navio deixe o cais, ou o fundeadouro, e permanecer no lugar e fixadas até que o navio esteja no seu próximo cais, ou fundeadouro.

8. Apesar das exigências do parágrafo 7, a Administração pode permitir que alguns acessos existentes nessas anteparas sejam abertos durante a viagem, mas somente por um tempo suficiente para permitir uma passagem através deles e, se necessário, para o funcionamento essencial do navio.

9. Em todos os navios ro-ro de passageiros, o comandante ou o oficial designado deverá assegurar que não seja permitido que nenhum passageiro tenha acesso a um convés ro-ro fechado sem o consentimento expresso do comandante quando o navio estiver em movimento.

Regra 24

Prevenção e controle da entrada de água, etc. em navios de carga

1. As aberturas existentes nas chapas do casco abaixo do convés que limita a extensão vertical da avaria deverão ser mantidas permanentemente fechadas enquanto o navio estiver no mar.

2. Apesar das exigências do parágrafo 3, a Administração pode autorizar que determinadas portas possam ser abertas a critério do comandante, se isto for necessário para a operação do navio, e desde que a segurança do navio não seja prejudicada.

3. As portas ou rampas estanques à água instaladas internamente que subdividem grandes compartimentos de carga deverão ser fechadas antes do início da viagem e deverão ser mantidas fechadas durante a navegação. As horas da abertura dessas portas no porto e do seu fechamento antes do navio deixar o porto deverão ser lançadas no livro de quarto.

4. A utilização das portas de acesso e das tampas de escotilhas destinadas a assegurar a integridade da estanqueidade à água de aberturas internas deverá ser autorizada pelo oficial de quarto.

Regra 25

Detectores de nível de água em navios de carga com um único porão, que não sejam graneleiros

1. Os navios de carga com um único porão, que não sejam graneleiros, construídos antes de 1º de janeiro de 2007, deverão atender às exigências desta regra, no máximo até 31 de dezembro de 2009.

2. Os navios que tenham um comprimento (L) inferior a 80 m, ou a 100 m se construídos antes de 1º de julho de 1998, e tendo um único porão abaixo do convés da borda livre, ou porões de carga abaixo do convés da borda livre que não sejam divididos por pelo menos uma anteparas tornada estanque à água até aquele convés, deverão ser dotados, naquele compartimento, ou naqueles compartimentos, de detectores de nível de água²⁶.

3. Os detectores de nível de água exigidos pelo parágrafo 2 deverão:

3.1 dar um alarme sonoro e visual no passadiço quando o nível da água acima da parte interna do fundo do porão de carga atingir uma altura não inferior a 0,3 m, e outro quando aquele nível atingir mais de 15% da profundidade média do porão de carga; e

3.2 ser instalados na extremidade de ré do porão, ou acima da sua parte mais baixa quando a parte interna do fundo não for paralela à linha d'água de projeto. Quando houver anteparas de grande

porte ou anteparas parciais estanques à água acima da parte interna do fundo, as Administrações podem exigir a instalação de detectores adicionais.

4. Os detectores de nível de água exigidos pelo parágrafo 2 não precisam ser instalados em navios que cumpram o disposto na Regra XII/12, ou em navios que tenham compartimentos laterais estanques à água nos dois bordos do comprimento do porão de carga, prolongando-se verticalmente pelo menos a partir do fundo até o convés da borda livre.”

PARTE C

INSTALAÇÕES DE MÁQUINAS

1. É acrescentada a seguinte nova Regra 35-1 após a Regra 35 existente:

“Regra 35-1

Dispositivos de bombeamento para esgoto dos porões

1. Esta regra se aplica a navios construídos em 1º de Janeiro de 2009 ou depois.

2. Navios de passageiros e navios de carga:

2.1. Deverá haver um sistema eficiente de bombeamento dos porões, capaz de bombear e esgotar qualquer compartimento estanque à água que não seja um compartimento permanentemente reservado para o transporte de água doce, água de lastro, óleo combustível ou carga líquida e para o qual exista outro meio eficiente de bombeamento, em todas as condições possíveis. Deverá haver meios eficientes para esgotar a água de porões isolados.

2.2. Podem ser aceitas bombas sanitárias, de lastro e de serviços gerais como bombas independentes de esgoto de porão acionadas mecanicamente, se instaladas com as conexões necessárias com o sistema de bombeamento dos porões.

2.3. Todas as canalizações dos porões utilizadas em carvoeiras ou em tanques de armazenamento de combustível, ou embaixo deles, ou em compartimentos de caldeiras ou de máquinas, inclusive em compartimentos em que estejam localizados tanques de sedimentação de óleo ou unidades de bombeamento de óleo combustível, deverão ser de aço ou de outro material adequado.

2.4. A disposição do sistema de bombeamento dos porões e de lastro deverá ser tal que impeça a possibilidade de passar água do mar e dos espaços contendo água de lastro para os compartimentos de carga e de máquinas, ou de um compartimento para outro. Deverão ser tomadas medidas para impedir que qualquer tanque profundo que tenha conexões para o porão e para lastro seja alagado inadvertidamente com água vinda do mar quando aquele tanque estiver contendo carga, ou que sejam descarregados através de uma bomba de esgoto dos porões quando contendo água de lastro.

2.5. Todas as caixas de distribuição e todas as válvulas operadas manualmente, relacionadas com os dispositivos de bombeamento dos porões, deverão estar em locais que sejam acessíveis em circunstâncias normais.

2.6. Deverão ser tomadas medidas para realizar o esgoto de compartimentos de carga fechados localizados no convés das anteparas de um navio de passageiros e no convés da borda livre de um navio de carga, desde que a Administração possa permitir que

sejam dispensados os meios de esgoto em qualquer compartimento específico de qualquer navio ou de qualquer classe de navio se estiver convencida de que, por motivo de tamanho ou de compartimentagem interna daqueles compartimentos, a segurança do navio não será prejudicada por isto.

2.6.1. Quando a borda livre do convés das anteparas ou do convés da borda livre, respectivamente, for tal que a borda do convés fique submersa quando o navio adernar mais de 5°, o esgoto deverá ser feito por meio de um número suficiente de embornais de tamanho adequado, descarregando diretamente para o mar, instalados de acordo com as exigências da Regra 15, no caso de um navio de passageiros, e com as exigências para embornais, admissões e descargas da Convenção Internacional sobre Linhas de Carga em vigor, no caso de um navio de carga.

2.6.2. Quando a borda livre for tal que a borda do convés das anteparas, ou a borda do convés da borda livre, respectivamente, fique submersa quando o navio adernar 5° ou menos, o esgoto dos compartimentos de carga fechados localizados no convés das anteparas ou no convés da borda livre, respectivamente, deverá descarregar para um espaço adequado, ou espaços, com uma capacidade adequada, tendo um alarme de nível alto e dotado de dispositivos adequados para a descarga para o mar. Além disto, deverá ser assegurado que:

2.6.2.1 o número, o tamanho e a disposição dos embornais seja tal que impeça um acúmulo não razoável de água livre;

2.6.2.2. os dispositivos de bombeamento exigidos por esta regra para navios de passageiros ou para navios de carga, como for aplicável, levem em consideração as exigências para qualquer sistema fixo de extinção de incêndio que utilize borrifo de água sob pressão;

2.6.2.3. a água contaminada por gasolina, ou por outras substâncias perigosas, não seja esgotada para compartimentos de máquinas nem para outros compartimentos em que possam estar presentes fontes de ignição; e

2.6.2.4. quando o compartimento de carga fechado for protegido por um sistema de extinção de incêndio que utilize dióxido de carbono, os embornais instalados no convés sejam dotados de meios para impedir o escapamento do gás de abafamento.

3. Navios de passageiros

3.1. O sistema de bombeamento dos porões exigido pelo parágrafo 2.1 deverá ser capaz de funcionar em todas as condições possíveis após uma avaria, estando o navio apumado ou adernado. Para este efeito, de um modo geral as aspirações laterais deverão ser instaladas, exceto em compartimentos estreitos, na extremidade do navio em que uma aspiração possa ser suficiente. Nos compartimentos com formas não comuns, pode ser preciso haver aspirações adicionais. Deverão ser tomadas medidas pelas quais a água existente no compartimento possa encontrar o seu caminho para as redes de aspiração. Quando, para compartimentos específicos, a Administração estiver convencida de que a existência de esgoto possa ser indesejável, ela pode permitir que seja dispensada a instalação daquele esgoto se os cálculos feitos de acordo com as condições estabelecidas nas Regras 7 e 8 mostrarem que a capacidade de sobrevivência do navio não será prejudicada.

3.2. Deverá haver pelo menos três bombas acionadas por uma fonte de energia e ligadas à rede principal de esgoto de porão, uma das quais deverá ser acionada pelas

máquinas de propulsão. Quando o Critério for 30 ou mais, deverá haver uma outra bomba independente acionada por outra fonte de energia independente.

O número de bombas de esgoto de porão deverá ser calculado da seguinte maneira:

Quando P_1 for maior que P :

$$\text{número de bombas de esgoto de porão} = 72 \cdot \left[\frac{M + 2P_1}{V + P_1 - P} \right]$$

Nos outros casos:

$$\text{número de bombas de esgoto de porão} = 72 \cdot \left[\frac{M + 2P}{V} \right]$$

onde:

L = comprimento do navio (metros), como definido na Regra 2;

M = volume do compartimento de máquinas (metros cúbicos), como definido na Regra 2, que esteja abaixo do convés das anteparas; com a soma a este volume do volume de quaisquer tanques permanentes de armazenamento de óleo combustível que possam estar localizados acima da parte interna do fundo e por ante-a-vante, ou por ante-a-re, do compartimento de máquinas;

P = volume total dos compartimentos de passageiros e de tripulantes abaixo do convés das anteparas (metros cúbicos), que sejam destinados a compartimentos habitáveis e para o uso de passageiros e tripulantes, exceto compartimentos para bagagem, paióis de suprimentos, paióis de mantimentos e compartimentos para correio;

V = volume total do navio abaixo do convés das anteparas (metros cúbicos);

$P_1 = KN$,

onde:

N = número de passageiros para os quais o navio foi certificado; e

$K = 0,056L$

No entanto, quando o valor de KN for maior do que a soma de P com o volume total dos compartimentos de passageiros realmente existentes acima do convés das anteparas, o número a ser tomado como P_1 é aquela soma, ou dois terços de KN , o que for maior.

3.3. Quando possível, as bombas de esgoto de porão acionadas por uma fonte de energia deverão ser instaladas em compartimentos estanques à água separados, e dispostas ou localizadas de tal modo que estes compartimentos não sejam alagados pela mesma avaria. Se as máquinas principais da propulsão, as máquinas auxiliares e as caldeiras estiverem localizadas em dois ou mais compartimentos estanques à água, as bombas disponíveis para o serviço de esgoto de porão deverão estar distribuídas o mais longe possível uma das outras, ao longo desses compartimentos.

3.4. Num navio de 91,5 m de comprimento ou mais, ou que tenha um número de bombas de esgoto de porão, calculado de acordo com o parágrafo 3.2, de Critério 30 ou mais, os dispositivos deverão ser tais que pelo menos uma bomba de esgoto de porão acionada por uma fonte de energia esteja disponível para uso em todas as condições de alagamento que o navio tiver que suportar, da seguinte maneira:

.1. uma das bombas de esgoto de porão exigidas deverá ser uma bomba de emergência de um tipo submersível confiável, tendo a sua fonte de energia localizada acima do convés das anteparas; ou

.2. as bombas de esgoto de porão e suas fontes de energia deverão estar distribuídas ao longo do comprimento do navio de modo que haja pelo menos uma bomba disponível num compartimento que não tenha sido avariado.

3.5. Com exceção das bombas adicionais que possam existir somente para os tanques de colisão, toda bomba exigida deverá estar disposta de modo a retirar a água de qualquer compartimento que o parágrafo 2.1 exija que seja esgotado.

3.6. Toda bomba de esgoto de porão acionada por uma fonte de energia deverá ser capaz de bombear água através da canalização de esgoto principal exigida, com uma velocidade não inferior a 2 m/s. As bombas de esgoto de porão independentes acionadas por uma fonte de energia, localizadas nos compartimentos de máquinas, deverão ter aspirações que aspirem diretamente desses compartimentos, exceto que não deverá ser exigido que haja mais de duas destas aspirações em qualquer compartimento. Quando houver duas ou mais destas aspirações, deverá haver pelo menos uma em cada bordo do navio. A Administração pode exigir que bombas de esgoto de porão independentes que estejam localizadas em outros compartimentos tenham aspirações diretas separadas. As aspirações diretas deverão estar adequadamente dispostas e as que estiverem localizadas num compartimento de máquinas deverão ter um diâmetro não inferior ao exigido para a rede principal de esgoto de porão.

3.7.1. Além da aspiração, ou das aspirações, diretas do porão exigidas pelo parágrafo 3.6, deverá haver no compartimento de máquinas uma aspiração direta da bomba de circulação principal que leve para o nível de esgoto do compartimento de máquinas e que seja dotada de uma válvula de retenção. O diâmetro desta rede de aspiração direta deverá ser de pelo menos dois terços do diâmetro da admissão da bomba, no caso de navios a vapor, e ser do mesmo diâmetro que o da admissão da bomba, no caso de navios a motor.

3.7.2. Quando, na opinião da Administração, a bomba de circulação principal não for adequada para esta finalidade, uma aspiração direta de esgoto de porão, de emergência, deverá ser levada da maior bomba independente acionada mecanicamente disponível para o nível de esgoto do compartimento de máquinas. A aspiração deverá ter o mesmo diâmetro da admissão principal da bomba utilizada. A capacidade da bomba assim conectada deverá ser maior do que a de uma bomba de esgoto de porão exigida, numa quantidade considerada satisfatória pela Administração.

3.7.3. As hastes das válvulas de admissão de água do mar e de aspiração direta deverão se prolongar bem acima da plataforma da praça de máquinas.

3.8. Todas as redes de aspiração do porão, até a sua conexão às bombas, deverão ser independentes de outras redes.

3.9. O diâmetro d da rede principal de esgoto de porão deverá ser calculado de acordo com a fórmula a seguir. No entanto, o verdadeiro diâmetro interno da rede principal de esgoto de porão poderá ser arredondado para o tamanho padrão mais próximo que seja aceitável para a Administração.

$$d = 25 + 1,68 \sqrt{L(B + D)}$$

onde:

d é o diâmetro interno da rede principal de esgoto do porão (em milímetros);

L e B são o comprimento e a boca do navio (metros), como definidos na Regra 2; e

D é o calado moldado do navio até o convés das anteparas (metros), ficando estabelecido que, num navio que tenha um compartimento de carga fechado no convés das anteparas que seja esgotado internamente de acordo com as exigências do parágrafo 2.6.2, e que se prolongue por toda a extensão do navio, D deverá ser medido até o convés seguinte acima do convés das anteparas. Quando os compartimentos de carga fechados abrangerem um comprimento menor, D deverá ser tomado como o pontal moldado até o convés das anteparas mais lh/L , onde l e h são o comprimento total e a altura total, respectivamente, dos compartimentos de carga fechados (metros). Os diâmetros das canalizações das ramificações deverão atender às exigências da Administração.

3.10. Deverão ser tomadas medidas para impedir que o compartimento servido por qualquer canalização de aspiração do porão seja alagado caso a canalização seja rompida ou danificada de outra maneira em qualquer outro compartimento devido a uma colisão ou a um encalhe. Com esta finalidade, quando qualquer parte da canalização estiver a uma distância do costado do navio menor do que um quinto da boca do navio (como definida na Regra 2 e medida perpendicularmente à linha de centro no nível do maior calado da compartimentagem), ou estiver numa quilha tipo duto, deverá ser instalada uma válvula de retenção na canalização, no compartimento que contém a sua extremidade aberta.

3.11. As caixas de distribuição, torneiras e válvulas relacionadas com o sistema de bombeamento dos porões deverão estar dispostas de tal modo que, em caso de alagamento, uma das bombas de esgoto de porão, em qualquer compartimento, possa estar em condições de funcionar. Além disto, uma avaria numa bomba, ou na sua canalização que se liga à rede principal de esgoto de porão que estiver mais próxima do costado em relação a uma linha traçada a um quinto da boca do navio, não deverá colocar o sistema de esgoto de porão fora de ação. Se só houver um sistema de redes que seja comum a todas as bombas, as válvulas necessárias para controlar as aspirações dos porões devem ser capazes de ser operadas de um local acima do convés das anteparas. Quando, além do sistema principal de esgoto de porão, houver um sistema de emergência, ele deverá ser independente do sistema principal e deverá estar disposto de tal modo que em qualquer compartimento haja uma bomba que seja capaz de funcionar na condição de alagamento como especificado no parágrafo 3.1. Neste caso, só as válvulas necessárias para a operação do sistema de emergência precisam ser capazes de ser acionadas de um local acima do convés das anteparas.

3.12. Todas as torneiras e válvulas mencionadas no parágrafo 3.11, que possam ser acionadas de um local acima do convés das anteparas, deverão ter os seus controles, no seu local de acionamento, claramente marcados e deverão ser dotadas de meios para indicar se estão abertas ou fechadas.

4. Navios de carga

Deverá haver pelo menos duas bombas acionadas por uma fonte de energia ligadas ao sistema principal de esgoto de porão, uma das quais pode ser acionada pelas máquinas de propulsão. Se a Administração estiver convencida de que a segurança do navio não está prejudicada, poderá dispensar a existência de dispositivos de bombeamento dos porões em determinados compartimentos.”

CAPÍTULO II-2
CONSTRUÇÃO - PROTEÇÃO CONTRA INCÊNDIO, DETECÇÃO DE INCÊNDIO
E EXTINÇÃO DE INCÊNDIO

Regra 4

Probabilidade de ignição

3. No parágrafo 5.2.4, a referência à “Regra II-1/25-9.2” é substituída pela referência à “Regra II-1/13-1.2”.

Regra 10

Combate a incêndio

4. No parágrafo 2.2.4.1.2, a referência à “Regra II-1/21” é substituída pela referência à “Regra II-1/35-1”.

Regra 20

Proteção de compartimentos para veículos, de categoria especial e ro-ro

5. No parágrafo 6.1.4.1.3, a referência à “Regra II-1/21” é substituída pela referência à “Regra II-1/35-1” e, no parágrafo 6.1.4.2, a referência à “Regra II-1/22” é substituída pela referência à “Regra II-1/5-1”.

CAPÍTULO VI
TRANSPORTE DE CARGAS

Regra 7

Carregamento, descarregamento e estiva das cargas a granel

6. No subparágrafo 2.1, a referência à “Regra II-1/22” é substituída pela referência à “Regra II-1/5-1”.

CAPÍTULO IX
GERENCIAMENTO PARA A OPERAÇÃO SEGURA DE NAVIOS

Regra 1

Definições

7. No parágrafo 3, a referência à “Regra II-1/2.12” é substituída pela referência à “Regra II-1/2.22”.

CAPÍTULO XI-1

MEDIDAS ESPECIAIS PARA INTENSIFICAR A SEGURANÇA MARÍTIMA

Regra 2

Vistorias intensificadas

8. A referência à “Regra II-1/2.12” é substituída pela referência à “Regra II-1/2.22”.
9. É acrescentada a seguinte nova Regra 3-1 após a Regra 3 existente:

“Regra 3-1

Número de identificação da companhia e do armador registrado

1. Esta regra se aplica às Companhias e aos armadores registrados do navio ao qual se aplica o capítulo I.
2. Para os efeitos desta regra, armador registrado deverá ser como especificado pela Administração e Companhia como definido da Regra IX/1.
3. Deverá ser fornecido a toda Companhia e a todo armador registrado um número de identificação que esteja de acordo com o Esquema Único de Número de Identificação da Companhia e do Armador Registrado, da IMO, adotado pela Organização²⁷.
4. O número de Identificação da Companhia deverá ser lançado nos certificados e nas cópias autenticadas daquele certificado emitido com base na Regra IX/4 e na seção A/19.2 ou A/19.4 do Código ISPS.
5. Esta regra deverá surtir efeito quando os certificados mencionados no parágrafo 4 forem emitidos ou renovados em 1º de janeiro de 2009 ou depois.

Regra 5

Registro Contínuo de Dados

10. No parágrafo 3, na primeira frase, após a palavra “informações”, são acrescentadas as seguintes palavras:

“(O Registro Contínuo de Dados deverá conter as informações mencionadas nos parágrafos 3.7 e 3.10, quando for emitido ou atualizado em 1º de janeiro de 2009 ou depois)”.

e são acrescentados os seguintes novos subparágrafos .7 e .10 a seguir:

“7. o número de identificação do armador registrado; e

10. o número de identificação da Companhia;”

11. No parágrafo 3, os subparágrafos .7 e .8 existentes são renumerados como subparágrafos .8 e .9, e os subparágrafos .9 a .13 são renumerados como subparágrafos .11 a .15.

CAPÍTULO XI-2

MEDIDAS ESPECIAIS PARA INTENSIFICAR A PROTEÇÃO MARÍTIMA

Regra 1

Definições

12. No parágrafo 1.6, a referência à “Regra II-1/2.12” é substituída pela referência à “Regra II-1/2.22”.

APÊNDICE

CERTIFICADOS

MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURANÇA PARA NAVIOS DE PASSAGEIROS

13. Na tabela do parágrafo 2.1.3, na seção que começa com as palavras “ISTO É PARA CERTIFICAR:”, a referência à “Regra II-1/13” é substituída pela referência à “Regra II-1/18”.

Notas:

9. Consultar as Diretrizes para a seleção, aplicação e manutenção de sistemas de prevenção da corrosão de tanques dedicados exclusivamente a lastro com água salgada, adotadas pela Organização através da Resolução A.789(19).

10. Consultar as Diretrizes para acesso seguro à proa de navios-tanque, adotadas pelo Comitê de Segurança Marítima através da Resolução MSC.62(67).

11. Consultar as Diretrizes sobre dispositivos de reboque de emergência para navios-tanque, adotadas pelo Comitê de Segurança Marítima através da Resolução MSC.35(63), como possa vir a ser emendada.

12. Consultar as Recomendações para entrar em compartimentos fechados a bordo de navios, adotadas pela Organização através da Resolução A.864(20).

13. Consultar a MSC/Circ. 1135 sobre Planos indicando como o navio foi construído a serem mantidos a bordo do navio e em terra.

14. Consultar a MSC/Circ. 1175 sobre Orientação sobre equipamentos de bordo para reboque e atracação.

15. Consultar as Normas de desempenho para detectores do nível de água em graneleiros e em navios de carga com um único porão, que não sejam graneleiros, adotadas pelo Comitê de Segurança Marítima através da Resolução MSC.188(79).

16. Os navios de carga que demonstrarem que cumprem as seguintes regras poderão ser excluídos da aplicação da Parte B-1:

- Anexo I da MARPOL 73/78, exceto que navios OBO com bordas livres do tipo B não são excluídos;

- Código Internacional de Produtos Químicos a Granel;

- Código Internacional de Navios Transportadores de Gás;

- Diretrizes para o projeto e a construção de embarcações de apoio “offshore” (Resolução A.469(XII));

- Código de Segurança para Navios de Emprego Especial (Resolução A.534(13), como emendada;

- Exigências relativas à estabilidade em avaria da Regra 27 da Convenção de Linhas de Carga de 1966, como aplicadas em cumprimento às Resoluções A.320(IX) e A.514(13), desde que, no caso de navios de carga aos quais se aplique a Regra 27(9) as anteparas transversais principais estanques à água, para serem consideradas eficazes, sejam espaçadas de acordo com o parágrafo (12)(f) da Resolução A.320(IX); e

- Exigências relativas à estabilidade em avaria da Regra 27 do Protocolo de Linhas de Carga de 1988.

17. Consultar o Código sobre Estabilidade Intacta para Todos os Tipos de Navios abrangidos pelos Instrumentos da IMO, adotado pela Organização através da Resolução A.749(18).

18. Consultar também as Diretrizes para a elaboração das informações relativas à estabilidade intacta (MSC/Circ.456); Orientações sobre a estabilidade intacta de navios-tanque existentes durante operações de transferência (MSC/Circ.706), e Orientações para o comandante para evitar situações perigosas quando pegando mar de popa ou de alheta (MSC/Circ.707).

19. O Comitê de Segurança Marítima, ao adotar as regras contidas nas partes B a B-4, convidou as Administrações a observarem que as regras devem ser aplicadas juntamente com as notas explicativas elaboradas pela Organização, para assegurar a sua aplicação uniforme.

20. É feita referência à Recomendação sobre um método padrão para possibilitar o atendimento às exigências relativas a dispositivos para alagamento transversal em navios de passageiros, adotada pela Organização através da Resolução A.266(VIII), como possa vir a ser

emendada.

21. Consultar as Interpretações das regras da parte B-1 da SOLAS, Capítulo II-1 (MSC/Circ.651).

22. Consultar as Observações para orientação sobre a integridade dos limites do alagamento acima do convés das anteparas de navios de passageiros para o emprego correto das Regras II-1/8 e 20, parágrafo 1 da SOLAS 1974, como emendada (MSC/Circ.541, como possa vir a ser emendada).

23. Consultar as Recomendações sobre resistência e segurança de dispositivos de travamento de portas no casco em navios ro-ro de passageiros, adotadas pela Organização através da Resolução A.793(19).

24. Consultar as Diretrizes para planos de controle de avarias (MSC/Circ.919).

25. Consultar as diretrizes a serem elaboradas pela Organização.

26. Consultar as Normas de desempenho para detectores de nível de água em graneleiros e em navios de carga com um único porão, que não sejam graneleiros, adotadas pelo Comitê de Segurança Marítima através da Resolução MSC.188(79).

27. Consultar a Resolução MSC.160(78), intitulada "Adoção do Esquema Único de Número de Identificação da Companhia e do Armador Registrado".

RESOLUÇÃO MSC.201(81)

(adotada em 18 de maio de 2006)

ADOÇÃO DE EMENDAS À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR, 1974, COMO EMENDADA

O COMITÊ DE SEGURANÇA MARÍTIMA,

LEMBRANDO o Artigo 28(b) da Convenção sobre a Organização Marítima Internacional relativo às atribuições do Comitê,

LEMBRANDO AINDA o artigo VIII(b) da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), 1974 (daqui em diante referida como “a Convenção”), relativo ao procedimento para emendas aplicável ao Anexo da Convenção, exceto ao disposto no Capítulo I daquele Anexo,

TENDO ANALISADO, em sua octogésima primeira sessão, emendas à Convenção, propostas e distribuídas de acordo com o Artigo VIII(b)(i) daquela Convenção,

1. ADOTA, de acordo com o Artigo VIII(b)(iv) da Convenção, emendas à Convenção, cujo texto é apresentado no Anexo da presente resolução;

2. DETERMINA, de acordo com o Artigo VIII(b)(vi)(2)(bb) da Convenção, que as mencionadas emendas deverão ser consideradas como tendo sido aceitas em 1º de janeiro de 2010, a menos que, antes daquela data, mais de um terço dos Governos Contratantes da Convenção, ou Governos Contratantes cujas frotas mercantes reunidas constituam pelo menos 50% da arqueação bruta da frota mercante mundial, tenham notificado as suas objeções às emendas;

3. CONVIDA os Governos Contratantes da SOLAS a observarem que, de acordo com o Artigo VIII(b)(vii)(2) da Convenção, as emendas deverão entrar em vigor em 1º de julho de 2010, dependendo da sua aceitação de acordo com o parágrafo 2 acima;

4. SOLICITA ao Secretário-Geral, de acordo com o Artigo VIII(b)(v) da Convenção, que transmita a todos os Governos Contratantes da Convenção cópias autenticadas da presente resolução e do texto das emendas contidas no Anexo;

5. SOLICITA AINDA ao Secretário-Geral que transmita cópias desta resolução e do seu Anexo aos Membros da Organização que não sejam Governos Contratantes da Convenção.

ANEXO
EMENDAS À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR, 1974,
COMO EMENDADA

CAPÍTULO II-2
CONSTRUÇÃO - PROTEÇÃO CONTRA INCÊNDIO, DETECÇÃO DE INCÊNDIO E
EXTINÇÃO DE INCÊNDIO

Regra 9

Contenção do incêndio

1. No subparágrafo .2 do parágrafo 4.1.3.3, “.” é substituído por “; ou”.
2. No parágrafo 4.1.3.3, é acrescentado o seguinte novo parágrafo .3, após o subparágrafo .2

existente:

“3. esguichos de neblina de água que tenham sido testados e aprovados de acordo com as diretrizes aprovadas pela Organização²⁸.”

Regra 15

Dispositivos para óleo combustível, óleo lubrificante e outros óleos inflamáveis

3. Na Regra II-2/15, como emendada através da Resolução MSC.31(63), o texto após o título é substituído pelo seguinte:

“(Os parágrafos 2.9 a 2.12 desta regra se aplicam aos navios construídos em 1º de fevereiro de 1992, ou depois, exceto que as referências aos parágrafos 2.10 e 2.11 feitas nos parágrafos 3 e 4 se aplicam aos navios construídos em 1º de Julho de 1998, ou depois.)”

CAPÍTULO III
EQUIPAMENTOS E DISPOSITIVOS SALVA-VIDAS

Regra 7

Equipamentos salva-vidas individuais

No parágrafo 2.1, são inseridos os seguintes novos subparágrafos .1 e .2.

“1. para navios de passageiros em viagens inferiores a 24 h, deverá haver um número de coletes salva-vidas adequados para crianças igual a pelo menos 2,5% do número de passageiros a bordo;

2. para navios de passageiros em viagens com uma duração de 24 h ou mais, deverá haver um colete salva-vidas adequado para crianças para cada criança a bordo;”

e os subparágrafos .1 e .2 existentes são renumerados como subparágrafos .3 e .4. A palavra “e” é deslocada do fim do subparágrafo .3 renumerado para o fim do subparágrafo .4 renumerado.

5. É inserido o seguinte novo subparágrafo .5, após o subparágrafo .4 renumerado do parágrafo 2.1:

“5. se os coletes salva-vidas existentes para adultos não forem projetados para se adaptar a pessoas pesando mais de 140 kg e com a circunferência do peito superior a 1.750 mm, deverá haver a bordo um número de acessórios adequados para permitir que eles sejam adaptados àquelas pessoas.

CAPÍTULO IV RADIOCOMUNICAÇÕES

Regra 7

Equipamentos rádio: Generalidades

6. O texto existente do subparágrafo .6.1 do parágrafo 1 é substituído pelo seguinte:

“6.1 capaz de transmitir um sinal de socorro através do serviço de satélite em órbita polar operando na faixa de 406 MHz;”

Regra 9

Equipamentos rádio: Áreas marítimas A1 e A2

7. O texto existente do subparágrafo .3.3 do parágrafo 1 é substituído pelo seguinte:

“3.3. por meio do serviço de satélite geoestacionário Inmarsat, por uma estação navio para terra.”

Regra 10

Equipamentos rádio: Áreas marítimas A1, A2 e A3

8. O texto existente do subparágrafo .4.3 do parágrafo 1 é substituído pelo seguinte:

“4.3 por meio do serviço de satélite geoestacionário Inmarsat, por uma estação navio para terra adicional.”

9. O texto existente do subparágrafo .3.2 do parágrafo 2 é substituído pelo seguinte:

“3.2. por meio do serviço de satélite geoestacionário Inmarsat, por uma estação navio para terra; e”

CAPÍTULO V SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO

Regra 22

Visibilidade do passadiço

10. É acrescentado o seguinte novo parágrafo 4, após o parágrafo 3 existente:

“4. Apesar das exigências dos parágrafos 1.1, 1.3, 1.4 e 1.5, a substituição da água de lastro pode ser feita, desde que:

4.1. o comandante tenha verificado que é seguro fazer isto e que leve em consideração qualquer aumento dos setores cegos ou qualquer redução do campo de visão horizontal resultante da operação, para assegurar que seja mantida uma vigilância adequada o tempo todo;

4.2. a operação seja realizada de acordo com o plano de gerenciamento da água de lastro do navio, levando em consideração as recomendações sobre a substituição da água de lastro adotadas pela Organização; e

4.3. o início e o término da operação sejam registrados no registro das atividades de navegação do navio, de acordo com a Regra 28.”

Notas:

28. Consultar as Diretrizes Revisadas para a aprovação de sistemas de borrifo equivalentes aos mencionados na Regra II-2/12 da SOLAS (Resolução A.800(19)).

RESOLUÇÃO MSC.202(81)

(adotada em 19 de maio de 2006)

ADOÇÃO DE EMENDAS À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR, 1974, COMO EMENDADA

O COMITÊ DE SEGURANÇA MARÍTIMA,

LEMBRANDO o Artigo 28(b) da Convenção sobre a Organização Marítima Internacional relativo às atribuições do Comitê,

LEMBRANDO AINDA o artigo VIII(b) da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), 1974 (daqui em diante referida como “a Convenção”), relativo ao procedimento para emendas, aplicável ao Anexo da Convenção exceto ao disposto no Capítulo I daquele Anexo,

TENDO ANALISADO, em sua octogésima primeira sessão, emendas à Convenção, propostas e distribuídas de acordo com o Artigo VIII(b)(i) daquela Convenção,

1. ADOTA, de acordo com o Artigo VIII(b)(iv) da Convenção, emendas à Convenção, cujo texto é apresentado nos anexos da presente resolução;

2. DETERMINA, de acordo com o Artigo VIII(b)(vi)(2)(bb) da Convenção, que as mencionadas emendas deverão ser consideradas como tendo sido aceitas em 1º de julho de 2007, a menos que, antes daquela data, mais de um terço dos Governos Contratantes da Convenção, ou Governos Contratantes cujas frotas mercantes reunidas constituam pelo menos 50% da arqueação bruta da frota mercante mundial, tenham notificado as suas objeções às emendas;

3. CONVIDA os Governos Contratantes da SOLAS a observarem que, de acordo com o Artigo VIII(b)(vii)(2) da Convenção, as emendas deverão entrar em vigor em 1º de janeiro de 2008, dependendo da sua aceitação de acordo com o parágrafo 2 acima;

4. SOLICITA ao Secretário-Geral, de acordo com o Artigo VIII(b)(v) da Convenção, que transmita a todos os Governos Contratantes da Convenção cópias autenticadas da presente resolução e do texto das emendas contidas no Anexo;

5. SOLICITA AINDA ao Secretário-Geral que transmita cópias desta resolução e do seu Anexo aos Membros da Organização que não sejam Governos Contratantes da Convenção.

ANEXO
EMENDAS À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR, 1974,
COMO EMENDADA

CAPÍTULO V
SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO

Regra 2
Definições²⁹

1. O seguinte texto é inserido após o parágrafo 5 existente:

“6. Embarcação de alta velocidade significa uma embarcação como definida na Regra X/1.3.

7. Unidade móvel de perfuração “offshore” significa uma unidade móvel de perfuração “offshore” como definida na Regra XI-2/1.1.5.”

2. É inserida a seguinte nova Regra 19-1, após a Regra 19 existente:

“Regra 19-1

Identificação e acompanhamento de navios a longa distância

1. Nada do contido nesta regra, nem o disposto nos padrões de desempenho e nos requisitos funcionais adotados pela Organização com relação à identificação e ao acompanhamento de navios a longa distância deverá prejudicar os direitos, a jurisdição ou as obrigações dos Estados com base na legislação internacional, em especial, os regimes jurídicos do alto-mar, da zona econômica exclusiva, da zona contígua, dos mares territoriais ou dos estreitos utilizados para a navegação internacional e das rotas marítimas que passam por arquipélagos.

2.1. Sujeito ao disposto nos parágrafos 4.1 e 4.2, esta regra deverá se aplicar aos seguintes tipos de navios empregados em viagens internacionais:

2.1.1. navios de passageiros, inclusive embarcações de alta velocidade para passageiros;

2.1.2. navios de carga, inclusive embarcações de alta velocidade, com arqueação bruta de 300 ou mais; e

2.1.3. unidades móveis de perfuração “offshore”.

2.2. O termo “navio”, quando usado nos parágrafos 3 a 11.2, abrange os navios de passageiros e de carga, as embarcações de alta velocidade e as unidades móveis de perfuração “offshore” que estão sujeitos ao disposto nesta regra.

3. Esta regra estabelece dispositivos para permitir que os Governos Contratantes façam a identificação e o acompanhamento de navios a longa distância.

4.1. Os navios deverão ser dotados de um sistema que transmita automaticamente as informações especificadas no parágrafo 5, da seguinte maneira:

4.1.1. navios construídos em 31 de Dezembro de 2008 ou depois;

4.2. navios construídos antes de 31 de Dezembro de 2008 e certificados para operar:

4.2.1. nas áreas marítimas A1 e A2, como definidas na Regra IV/2.1.12 e IV/2.1.13; ou

4.2.2. nas áreas marítimas A1, A2 e A3, como definidas nas Regras IV/2.1.12, IV/2.1.13 e IV/2.1.14;

não depois da primeira vistoria da instalação rádio realizada depois de 31 de Dezembro de 2008;

4.2.3. navios construídos antes de 31 de Dezembro de 2008 e certificados para operar nas áreas marítimas A1, A2, A3 e A4, como definidas nas Regras IV/2.1.12, IV/2.1.13, IV/2.1.14 e IV/2.1.15, não depois da primeira vistoria da instalação rádio realizada depois de 1º de Julho de 2009. No entanto, estes navios deverão atender ao disposto no subparágrafo .2 acima enquanto estiverem operando nas áreas marítimas A1, A2 e A3.

4.2. Não deverá ser exigido dos navios, independentemente da data da sua construção, dotados de um sistema automático de identificação (AIS), como definido na Regra 19.2.4, e operando exclusivamente no interior da área marítima A1, como definida na Regra IV/2.1.12, que cumpram o disposto nesta regra.

5. Sujeito ao disposto no parágrafo 4.1, os navios deverão transmitir automaticamente as seguintes informações sobre a identificação e o acompanhamento a longa distância:

5.1. a identidade do navio;

5.2. a posição do navio (latitude e longitude); e

5.3. a data e a hora da posição fornecida.

6. Os sistemas e equipamentos utilizados para atender às exigências desta regra deverão estar de acordo com padrões de desempenho e com requisitos funcionais³⁰ não inferiores aos adotados pela Organização. Qualquer equipamento de bordo deverá ser de um tipo aprovado pela Administração.

7. Os sistemas e equipamentos utilizados para atender às exigências desta regra deverão poder ser desligados a bordo ou cessar a disseminação das informações relativas à identificação e ao acompanhamento a longa distância:

7.1. quando os acordos, as regras ou as normas internacionais dispuserem sobre a proteção das informações relativas à navegação; ou

7.2. em circunstâncias excepcionais, e pelo menor tempo possível, quando for considerado pelo comandante que o seu funcionamento está comprometendo a segurança do navio. Neste caso, o comandante deverá informar à Administração, sem uma demora indevida, e fazer um lançamento no registro das atividades da navegação e dos incidentes, mantido de acordo com a Regra 28, informando as razões para a decisão e indicando o período no qual o sistema ou o equipamento ficou desligado.

8.1. Sujeito ao disposto nos parágrafos 8.2 a 11.2, os Governos Contratantes deverão poder receber informações relativas à identificação e ao acompanhamento a longa distância sobre os navios, para fins de segurança e para outras finalidades, como acordado pela Organização, da seguinte maneira:

8.1.1. a Administração deverá ter o direito de receber estas informações sobre os navios autorizados a arvorar a sua bandeira, independentemente de onde possam estar esses navios;

8.1.2. um Governo Contratante deverá ter o direito de receber estas informações sobre os navios que tenham revelado a sua intenção de entrar numa instalação portuária, como definida na Regra XI-2/1.1.9, ou num local sob a jurisdição daquele Governo Contratante, independentemente de onde aquele navio possa estar, desde que não esteja em águas de um outro Governo Contratante entre as linhas de base, estabelecidas de acordo com a legislação internacional, e a terra;; e

8.1.3. um Governo Contratante deverá ter o direito de receber estas informações sobre navios autorizados a arvorar a bandeira de outros Governos Contratantes e que não pretendem entrar numa instalação portuária nem num local sob a jurisdição daquele Governo Contratante, e que estejam navegando a uma distância não superior a 1.000 milhas náuticas da sua costa, desde que aqueles navios não estejam dentro das águas de um outro Governo Contratante entre as linhas de base, estabelecidas de acordo com a legislação internacional, e a terra;; e

8.1.4. um Governo Contratante não deverá ter o direito de receber, de acordo com o subparágrafo .3, estas informações sobre um navio que esteja no mar territorial do Governo Contratante cuja bandeira o navio estiver autorizado a arvorar.

8.2. Os Governos Contratantes deverão especificar e informar à Organização os detalhes pertinentes, levando em consideração os padrões de desempenho e os requisitos funcionais adotados pela Organização⁵, para permitir que as informações relativas à identificação e ao acompanhamento a longa distância sejam tornadas disponíveis de acordo com o disposto no parágrafo 8.1. O Governo Contratante envolvido pode, a qualquer momento daí em diante, alterar ou retirar estas informações. Ao receber estas informações, juntamente com os detalhes relativos a elas, a Organização deverá informar a todos os Governos Contratantes.

9.1. Apesar do disposto no parágrafo 8.1.3, a Administração deverá ter o direito, para atender à segurança ou a outros interesses, de decidir, a qualquer momento, que informações relativas à identificação e ao acompanhamento a longa distância de navios autorizados a arvorar a sua bandeira não deverão ser fornecidas aos Governos Contratantes de acordo com o disposto no parágrafo 8.1.3. A Administração envolvida pode, a qualquer momento daí em diante, alterar, suspender ou anular estas decisões.

9.2. A Administração envolvida deverá comunicar estas decisões à Organização de acordo com o parágrafo 9.1. Ao receber esta comunicação, a Organização deverá informar a todos os Governos Contratantes, juntamente com os detalhes relativos àquelas decisões.

9.3. Os direitos e as obrigações, de acordo com a legislação internacional, dos navios cuja Administração tiver invocado o disposto no parágrafo 9.1 não deverão ser prejudicados em decorrência destas decisões.

10. Os Governos Contratantes deverão sempre:

10.1. reconhecer a importância das informações relativas à identificação e ao acompanhamento a longa distância;

10.2. reconhecer e respeitar o sigilo comercial e a sensibilidade de qualquer informação relativa à identificação e ao acompanhamento a longa distância que possam

receber;

10.3. proteger as informações que possam receber contra acessos ou divulgações não autorizados; e

10.4. utilizar as informações que possam receber de uma maneira compatível com a legislação internacional.

11.1. Os Governos Contratantes deverão arcar com todos os custos relacionados com qualquer informação relativa à identificação e ao acompanhamento a longa distância que possam solicitar e receber. Apesar do disposto no parágrafo 11.2, os Governos Contratantes não deverão impor quaisquer ônus aos navios em relação às informações relativas à identificação e ao acompanhamento a longa distância que possam procurar obter.

11.2. A menos que a legislação da Administração disponha em contrário, os navios autorizados a arvorar a sua bandeira não deverão arcar com qualquer ônus para transmitir informações relativas à identificação e ao acompanhamento a longa distância em cumprimento ao disposto nesta regra.

12. Apesar do disposto no parágrafo 8.1, os serviços de busca e salvamento dos Governos Contratantes deverão ter o direito de receber, livre de qualquer ônus, informações relativas à identificação e ao acompanhamento a longa distância relativas à busca e ao salvamento de pessoas em perigo no mar.

13. Os Governos Contratantes podem informar à Organização qualquer caso em que eles considerem que o disposto nesta regra, ou em quaisquer outras exigências relacionadas com ela e estabelecidas pela Organização, não tenham sido, ou não estejam sendo cumpridas.

14. O Comitê de Segurança Marítima deverá estabelecer os critérios, os procedimentos e as medidas para o estabelecimento, o exame e a verificação do fornecimento de informações relativas à identificação e ao acompanhamento a longa distância aos Governos Contratantes, de acordo com o disposto nesta regra.”

Notas:

29. A arqueação bruta a ser utilizada para determinar se um navio de carga ou uma embarcação de alta velocidade precisa cumprir o disposto nesta regra deverá ser aquela determinada com base no disposto na Convenção Internacional de Medição da Tonelagem de Navios, 1969, independentemente da data em que o navio ou a embarcação de alta velocidade tiver sido, ou estiver sendo, construído.

30. Consultar os Padrões de desempenho e os requisitos funcionais para a identificação e o acompanhamento de navios a longa distância, adotados pelo Comitê de Segurança Marítima da Organização através da Resolução MSC.210(81).

RESOLUÇÃO MSC.216(82)

(adotada em 8 de dezembro de 2006)

ADOÇÃO DE EMENDAS À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR, 1974, COMO EMENDADA

O COMITÊ DE SEGURANÇA MARÍTIMA,

LEMBRANDO o Artigo 28(b) da Convenção sobre a Organização Marítima Internacional relativo às atribuições do Comitê,

LEMBRANDO AINDA o artigo VIII(b) da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), 1974 (daqui em diante referida como “a Convenção”), relativo ao procedimento para a adoção de emendas aplicável ao Anexo da Convenção, exceto ao disposto no Capítulo I daquele Anexo,

TENDO ANALISADO, em sua octogésima segunda sessão, emendas à Convenção, propostas e distribuídas de acordo com o Artigo VIII(b)(i) daquela Convenção,

1. ADOTA, de acordo com o Artigo VIII(b)(iv) da Convenção, emendas à Convenção, cujo texto é apresentado no Anexo da presente resolução;

2. DETERMINA, de acordo com o Artigo VIII(b)(vi)(2)(bb) da Convenção, que:

(a) as mencionadas emendas apresentadas no anexo 1 deverão ser consideradas como tendo sido aceitas em 1º de janeiro de 2008;

(b) as mencionadas emendas apresentadas no anexo 2 deverão ser consideradas como tendo sido aceitas em 1º de julho de 2008; e

(c) as mencionadas emendas apresentadas no anexo 3 deverão ser consideradas como tendo sido aceitas em 1º de janeiro de 2010, a menos que, antes daquela data, mais de um terço dos Governos Contratantes da Convenção, ou Governos Contratantes cujas frotas mercantes reunidas constituam pelo menos 50% da arqueação bruta da frota mercante mundial, tenham notificado as suas objeções às emendas;

3. CONVIDA os Governos Contratantes da SOLAS a observarem que, de acordo com o Artigo VIII(b)(vii)(2) da Convenção:

(a) as emendas apresentadas no anexo 1 deverão entrar em vigor em 1º de julho de 2008;

(b) as emendas apresentadas no anexo 2 deverão entrar em vigor em 1º de janeiro de 2009;

e

(c) as emendas apresentadas no anexo 3 deverão entrar em vigor em 1º de julho de 2010, dependendo da sua aceitação de acordo com o parágrafo 2 acima;

4. SOLICITA ao Secretário-Geral, de acordo com o Artigo VIII(b)(v) da Convenção, que transmita a todos os Governos Contratantes da Convenção cópias autenticadas da presente resolução e do texto das emendas contidas nos Anexos;

5. SOLICITA AINDA ao Secretário-Geral que transmita cópias desta resolução e dos seus Anexos aos Membros da Organização que não sejam Governos Contratantes da Convenção.

ANEXO 1
EMENDAS À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR, 1974,
COMO EMENDADA

CAPÍTULO II-1
CONSTRUÇÃO - ESTRUTURA, COMPARTIMENTAGEM E ESTABILIDADE, MÁQUINAS E INSTALAÇÕES
ELÉTRICAS

PARTE A-1
ESTRUTURA DOS NAVIOS

Regra 3-2

Prevenção contra corrosão em tanques de lastro de água salgada em petroleiros e em graneleiros

1. O texto existente e o título da Regra 3-2 são substituídos pelos seguintes:

“Revestimento de proteção dos tanques destinados a lastro de água salgada em todos os tipos de navios e em espaços no casco duplo de graneleiros

1. Os parágrafos 2 e 4 desta regra deverão se aplicar a navios com arqueação bruta não menor que 500:

1.1. para os quais o contrato de construção for assinado em 1º de julho de 2008 ou depois; ou

1.2. na ausência de um contrato de construção, cujas quilhas sejam batidas ou que estejam num estágio da construção semelhante em 1º de janeiro de 2009 ou depois; ou

1.3. cuja entrega seja feita em 1º de julho de 2012 ou depois.

2. Todos os tanques destinados a lastro de água salgada, dispostos nos navios e nos espaços no casco duplo em graneleiros com 150 m de comprimento ou mais, deverão ser revestidos durante a construção de acordo com o Padrão de desempenho para revestimentos de proteção para tanques destinados a lastro de água salgada em todos os tipos de navios e em espaços no casco duplo de graneleiros, adotado pelo Comitê de Segurança Marítima através da Resolução MSC.-215 (82) . . , como possa vir a ser emendada pela Organização, desde que essas emendas sejam adotadas, postas em vigor e surtam efeito de acordo com o disposto no artigo VIII da presente Convenção, relativo aos procedimentos de emendas aplicáveis ao Anexo, exceto ao Capítulo I.

3. Todos os tanques destinados a lastro de água salgada, dispostos em petroleiros e em graneleiros construídos em 1º de julho de 1998 ou depois, para os quais o parágrafo 2 não seja aplicável, deverão atender às exigências da Regra II-1/3-2, adotada através da Resolução MSC.47(66).

4. A manutenção do sistema de revestimento de proteção deverá ser incluída no esquema de manutenção geral do navio. A eficácia do sistema de revestimento de proteção deverá ser verificada pela Administração, ou por uma organização reconhecida pela Administração, durante toda a vida do navio, com base nas diretrizes elaboradas pela

Organização.

CAPÍTULO II-2

CONSTRUÇÃO - PROTEÇÃO CONTRA INCÊNDIO, DETECÇÃO DE INCÊNDIO E EXTINÇÃO DE INCÊNDIO

Regra 1

Aplicação

2. No parágrafo 2.2.3, suprimir a segunda ocorrência da palavra “e”.
3. No parágrafo 2.2.4, substituir “.” por “; e”.
4. Acrescentar o seguinte novo parágrafo 2.2.5:

“2.2.5. as Regras 5.3.1.3.2 e 5.3.4 para navios de passageiros, não depois da data da primeira vistoria a ser realizada após 1º de Julho de 2008.”

Regra 3

Definições

5. É acrescentado o seguinte novo parágrafo 53, após o parágrafo 52 existente:

53. Varanda do camarote é um espaço no convés aberto destinado ao uso exclusivo dos ocupantes de um único camarote, tendo um acesso direto proveniente daquele camarote.”

Regra 4

Probabilidade de ignição

6. É acrescentado o seguinte texto no fim do parágrafo 5.2.3:

“exceto que o padrão “A-0” é aceitável para janelas e vigias localizadas fora do limite especificado na Regra 9.2.4.2.5.

7. No parágrafo 4.4, são acrescentadas as palavras “ou se aplicadas em varandas de camarotes de navios de passageiros construídos em 1º de julho de 2008 ou depois, entre as palavras “estações de controle” e “deverão”.

Regra 5

Potencial de alastramento do incêndio

8. No parágrafo 3.1.2.1, suprimir a última frase.
9. Acrescentar o seguinte novo parágrafo 3.1.3:

“3.1.3. Anteparas e conveses parciais em navios de passageiros

3.1.3.1. As anteparas ou conveses parciais utilizados para subdividir um compartimento por uma questão de utilidade ou de tratamento artístico deverão ser de

materiais não combustíveis.

3.1.3.2. Os forros, tetos e anteparas ou conveses parciais utilizados para encobrir a visão ou separar varandas de camarotes adjacentes deverão ser de materiais não combustíveis. As varandas dos camarotes em navios de passageiros construídos antes de 1º de julho de 2008 deverão atender às exigências deste subparágrafo até a primeira vistoria a ser realizada após 1º de julho de 2008.”

10. Na primeira frase do parágrafo 3.2.1.1, são acrescentadas as palavras “e varandas dos camarotes” entre as palavras “serviço” e “que”, e é acrescentada a seguinte nova frase no fim do parágrafo:

“No entanto, o disposto no parágrafo 3.2.3 não precisa ser aplicado às varandas dos camarotes.”

11. É acrescentado o seguinte novo subparágrafo .3 ao parágrafo 3.2.4.1 existente:

“3. superfícies expostas de varandas de camarotes, exceto para sistemas de revestimento com madeira de lei natural.”

12. É acrescentado o seguinte novo parágrafo 3.4 após o parágrafo 3.3 existente:

“3.4. Móveis e mobílias em varandas de camarotes de navios de passageiros

Em navios de passageiros, os móveis e as mobílias em varandas de camarotes deverão cumprir as Regras 3.40.1, 3.40.2, 3.40.3, 3.40.6 e 3.40.7, a menos que essas varandas sejam protegidas por meio de um sistema fixo de borrifio de água sob pressão e de sistemas fixos de detecção de incêndio e de alarme de incêndio que atendam ao disposto nas Regras 7.10 e 10.6.1.3. Os navios de passageiros construídos antes de 1º de julho de 2008 deverão atender às exigências deste parágrafo na primeira vistoria realizada após 1º de julho de 2008.”

Regra 6

Potencial de geração de fumaça e toxidade

13. O parágrafo 2 é renumerado como parágrafo 2.1.

14. Acrescentar o seguinte novo parágrafo 2.2 após o parágrafo 2.1:

“2.2. Em navios de passageiros construídos em 1º de julho de 2008 ou depois, as tintas, vernizes e outros materiais para pintura de acabamento utilizados em superfícies expostas de varandas de camarotes, exceto sistemas de revestimento com madeira de lei natural, não deverão ser capazes de produzir quantidades excessivas de fumaça e de produtos tóxicos, sendo isto determinado de acordo com o Código Internacional para o Uso de Procedimentos de Testes de Incêndio”.

15. O parágrafo 3 é renumerado como parágrafo 3.1.

16. Acrescentar o seguinte novo parágrafo 3.2 após o parágrafo 3.1:

“3.2 Em navios de passageiros construídos em 1º de julho de 2008 ou depois, as coberturas primárias do convés de varandas de camarotes não deverão dar origem, em temperaturas elevadas, a perigos causados por fumaça, tóxicos ou explosivos, sendo isto determinado de acordo com o Código Internacional para o Uso de Procedimentos de Testes de Incêndio”.

Regra 7

Detecção e alarme

17. É acrescentado o seguinte novo parágrafo 10 após o parágrafo 9.4 existente:

“10. Proteção de varandas de camarotes em navios de passageiros

Deverá ser instalado um sistema fixo de detecção de incêndio e de alarme de incêndio que atenda ao disposto no Código Internacional para Sistemas de Segurança contra Incêndio em varandas de camarotes de navios aos quais se aplique a Regra 5.3.4, quando os móveis e equipamentos daquelas varandas não forem como está definido nas Regras 3.40.1, 3.40.2, 3.40.3, 3.40.6 e 3.40.7.”

Regra 9

Contenção do incêndio

18. É acrescentado o seguinte novo parágrafo 2.2.6 após o parágrafo 2.2.5.2:

“2.2.6. Arranjo de varandas de camarotes

Em navios de passageiros construídos em 1º de julho de 2008 ou depois, as anteparas parciais não submetidas a carga que separam varandas de camarotes adjacentes deverão poder ser abertas pela tripulação, de ambos os lados, para fins de combater incêndios.”

Regra 10

Combate a incêndio

19. O título do parágrafo 6.1 é substituído pelo seguinte:

“6.1. Sistemas de borrifo de água em navios de passageiros”

20. É acrescentado o seguinte novo parágrafo 6.1.3 após o parágrafo 6.1.2:

“6.1.3. Deverá ser instalado um sistema fixo de extinção de incêndio por borrifo de água sob pressão, que atenda ao disposto no Código Internacional para Sistemas de Segurança contra Incêndio, em varandas de camarotes de navios aos quais se aplique a regra 5.3.4, quando os móveis e equipamentos daquelas varandas não forem como está definido nas Regras 3.40.1, 3.40.2, 3.40.3, 3.40.6 e 3.40.7.”

CAPÍTULO III

EQUIPAMENTOS SALVA-VIDAS E OUTROS DISPOSITIVOS

Regra 6

Comunicações

21. O parágrafo 4.3 é substituído pelo seguinte:

“4.3 O sistema de alarme geral de emergência deverá ser audível em todos os alojamentos e compartimentos normais de trabalho da tripulação. Em navios de passageiros, o sistema deverá ser audível também em todos os conveses abertos.”

Regra 11

Disposições a Serem Observadas na Reunião e no Embarque nas Embarcações de Sobrevivência

22. Na primeira frase do parágrafo 7, as palavras “condições desfavoráveis” são substituídas pelas palavras “todas as condições” e é acrescentado o sinal “ ° ”(graus) após os termos “10” e “20”.

Regra 14

Estivagem das Embarcações de Salvamento

23. São acrescentadas as palavras “e, se forem do tipo inflável, sempre numa condição de totalmente infladas”, no fim do subparágrafo .1

Regra 19

Adestramento e Exercícios de Emergência

24. O parágrafo 3.3.4 é substituído pelo seguinte:

“3.3.4 No caso de uma embarcação salva-vidas disposta para lançamento por queda livre, pelo menos uma vez a cada três meses durante um exercício de abandono do navio a tripulação deve embarcar na embarcação salva-vidas, se prender devidamente aos seus assentos e dar início aos procedimentos para lançamento até a liberação real da embarcação salva-vidas, mas não incluindo esta liberação (isto é, o gato de liberação não deve ser liberado). A embarcação salva-vidas deverá então ser lançada por queda livre, somente com a tripulação exigida para a sua operação a bordo, ou ser arriada na água por meio dos meios secundários de lançamento, com ou sem a tripulação que a opera a bordo. Nos dois casos, daí em diante a embarcação salva-vidas deverá ser manobrada na água pela tripulação que a opera. A intervalos não superiores a seis meses, a embarcação salva-vidas deverá ser lançada por queda livre somente com a tripulação que a opera a bordo, ou deverá ser feito um lançamento simulado de acordo com as diretrizes elaboradas pela Organização.”

Regra 20 - Disponibilidade Operativa, Manutenção e Inspeções

25. Os parágrafos 4.1 e 4.2 são substituídos pelos seguintes:

“Os tiradores das talhas utilizadas para lançamento deverão ser inspecionadas periodicamente especialmente com relação às áreas que passam através das roldanas, e substituídos quando necessário devido à deterioração dos tiradores, ou a intervalos não superiores a 5 anos, o que ocorrer mais cedo.

26. Na terceira frase do parágrafo 6.2, as palavras “ele deverá funcionar durante o período estabelecido no manual do fabricante” são substituídas pelas palavras “pode ser providenciado um suprimento adequado de água”.

27. O título do parágrafo 8 é substituído pelo seguinte:

“8. Manutenção de balsas salva-vidas infláveis, coletes salva-vidas infláveis e sistemas de evacuação marítima, e manutenção e reparo de embarcações de salvamento infláveis.”

28. A segunda frase do parágrafo 11.1.3 é substituída pela seguinte:

“A carga a ser aplicada deverá ser a massa da embarcação de sobrevivência, ou da embarcação de salvamento, sem pessoas a bordo, exceto que, a intervalos não superiores a cinco anos, o teste deverá ser feito com uma carga de prova igual a 1,1 vezes o peso da embarcação de sobrevivência, ou da embarcação de salvamento, e de toda a sua lotação de pessoas e de toda a sua dotação de equipamentos.”

29. O texto do parágrafo 11.2 é substituído pelo seguinte:

“11.2 O mecanismo de liberação com carga das embarcações salva-vidas, ou das embarcações de salvamento, inclusive os sistemas de liberação das embarcações salva-vidas de queda livre, deverão ser:”

30. Na primeira frase do parágrafo 11.2.3, a palavra “embarcação salva-vidas” é substituída pela palavra “embarcação”.

31. É acrescentado à regra o seguinte novo parágrafo 11.3:

“11.3. Os gatos de liberação automática das balsas salva-vidas lançadas por turcos deverão ser:

11.3.1. mantidos de acordo com as instruções para a manutenção a bordo, como exigido pela Regra 36;

11.3.2. submetidos a um exame minucioso e a um teste de funcionamento durante as vistorias anuais exigidas pelas Regras I/7 e I/8, por pessoas adequadamente treinadas e que estejam familiarizadas com o sistema; e

11.3.3. testados quanto ao seu funcionamento, submetidos a uma carga de 1,1 vezes a massa total da balsa salva-vidas quando carregada com toda a sua lotação de pessoas e com toda a sua dotação de equipamentos, sempre que o gato de liberação automática sofrer uma revisão. Esta manutenção e este teste deverão ser feitos pelo menos uma vez a cada cinco anos.

Regra 21

Embarcações de sobrevivência e embarcações de salvamento

32. O texto do parágrafo 1.2 é substituído pelo seguinte:

“1.2. Os navios de passageiros empregados em viagens internacionais curtas deverão ter a bordo:

33. É suprimido o parágrafo 1.3 e os demais parágrafos são renumerados de acordo com esta supressão.

34. No parágrafo 1.4, são acrescentadas as palavras “após todas as pessoas terem sido reunidas, com os salva-vidas vestidos” no fim do parágrafo.

35. O parágrafo 2.3 é substituído pelo seguinte:

“2.3 Uma embarcação salva-vidas pode ser aceita como uma embarcação de salvamento, desde que ela e seus dispositivos de lançamento e de recolhimento atendam também às exigências para uma embarcação de salvamento.”

No parágrafo 3.2, são suprimidas as palavras “que atendam às normas especiais de

compartimentagem prescritas na Regra II-1/6.5”.

Regra 26

Disposições Adicionais para Navios Ro-Ro de Passageiros

37. No parágrafo 3.1, substituir o texto “aprovado pela Administração tendo em vista as recomendações adotadas pela Organização” por “que atenda ao disposto na seção 5.1.4 do Código.”

38. No parágrafo 3.2, substituir todo o texto após as palavras “equipamento de lançamento adequado” por “que atenda ao disposto na seção 6.1.7 do Código.”

Regra 31

Embarcações de sobrevivência e embarcações de salvamento

39. O subparágrafo .2 do parágrafo 1.1 é substituído pelo seguinte:

“2. além disto, uma ou mais balsas salva-vidas infláveis ou rígidas que atendam às exigências da seção 4.2 ou 4.3 do Código, com uma massa inferior a 185 kg e estivadas num local que proporcione uma fácil transferência de um bordo para o outro num único nível de um convés aberto, e com uma capacidade reunida para acomodar o número total de pessoas a bordo. Se a balsa, ou balsas salva-vidas não tiverem uma massa inferior a 185 kg, e se não estiverem estivadas num local que proporcione uma fácil transferência de um bordo para o outro num único nível de um convés aberto, a capacidade total disponível em cada bordo deverá ser suficiente para acomodar o número total de pessoas a bordo.”

40. O subparágrafo .2 do parágrafo 1.3 é substituído pelo seguinte:

“2. a menos que as balsas salva-vidas exigidas pelo parágrafo 1.3.1 tenham uma massa inferior a 185 kg e estejam estivadas num local que proporcione uma fácil transferência de um bordo para o outro num único nível de um convés aberto, deverá haver outras balsas salva-vidas, de modo que a capacidade total disponível em cada bordo possa acomodar 150% do número total de pessoas a bordo;”

41. O subparágrafo .4 do parágrafo 1.3 é substituído pelo seguinte:

“4. caso qualquer embarcação de sobrevivência seja perdida, ou considerada imprestável para o serviço, deverá haver embarcações de sobrevivência suficientes para serem utilizadas em cada bordo, inclusive qualquer uma que tenha uma massa inferior a 185 Kg e que esteja estivada num local que proporcione uma fácil transferência de um bordo para o outro num único nível de um convés aberto, para acomodar o número total de pessoas a bordo.”

42. A segunda frase do parágrafo 2 é substituída pela seguinte:

“Uma embarcação salva-vidas pode ser aceita como uma embarcação de salvamento, desde que ela e os seus dispositivos de lançamento e de recolhimento atendam também às exigências para uma embarcação de salvamento.”

Regra 32

Equipamentos Salva-Vidas Individuais

43. Na primeira frase do parágrafo 3.2, são acrescentadas as palavras “de um tamanho adequado” entre as palavras “imersão e para”.

44. No parágrafo 3.3, são acrescentadas as palavras “inclusive embarcações de sobrevivência localizadas em locais distantes, levadas a bordo de acordo com a Regra 31.1.4” entre as palavras “estivadas” e “adicional”, e as palavras “de um tamanho adequado” são acrescentadas entre as palavras “imersão” e “que atendam”.

Regra 35

Manual de Adestramento e Acessórios de Ensino de Bordo

45. É acrescentado o seguinte novo parágrafo 5, após o parágrafo 4 existente:

“5. O manual de adestramento deverá ser escrito no idioma de trabalho do navio.”

CAPÍTULO XII

MEDIDAS ADICIONAIS DE SEGURANÇA PARA GRANELEIROS

Regra 6

Requisitos estruturais e outros, para graneleiros

46. É suprimido o parágrafo 3 existente e os parágrafos 4 e 5 existentes são renumerados como parágrafos 3 e 4.

Regra 12

Detectores do nível de água em porões, espaços de lastro e espaços secos

47. No parágrafo 1.2, a referência à Regra “II-1/11” é substituída pela referência à Regra II-1/12”.

Regra 13

Disponibilidade dos sistemas de bombeamento

48. No parágrafo 1, a referência à Regra “II-1/11.4” é substituída pela referência à Regra II-1/12”.

APÊNDICE

CERTIFICADOS

49. No Certificado de Segurança de Navio de Passageiros, Certificado de Segurança de Construção de Navio de Carga e Certificado de Segurança de Navio de Carga, a expressão “Data em que a quilha foi batida ou em que o navio estava num estágio similar de construção ou, quando aplicável, data em que teve início uma grande reforma ou uma alteração ou modificação de caráter importante” é substituída pela seguinte:

“Data da construção:

- Data do contrato de construção
- Data em que a quilha foi batida ou em que o navio estava num estágio de construção semelhante
- Data da entrega
- Data em que teve início o trabalho para uma grande reforma ou para uma alteração ou modificação de caráter importante (quando aplicável)

Todas as datas aplicáveis devem ser preenchidas.”

Registro de Equipamento para o Certificado de Segurança de Navio de Passageiros (Modelo P)

50. No Registro de Equipamento para o Certificado de Segurança de Navio de Passageiros (Modelo P), é inserido o seguinte equipamento na seção 5, após o subitem 4:

“4.2. Sistema de identificação e acompanhamento a longa distância (LRIT) e o item 4 (Sistema automático de identificação (AIS)) é renumerado como 4.1.

Registro de Equipamento para o Certificado de Segurança de Equipamento de Navio de Carga (Modelo E)

51. No Registro de Equipamento para o Certificado de Segurança de Equipamento de Navio de Carga (Modelo E), é inserido o seguinte equipamento na seção 3, após o subitem 4:

“4.2. Sistema de identificação e acompanhamento a longa distância (LRIT) e o item 4 (Sistema automático de identificação (AIS)) é renumerado como 4.1.

Registro de Equipamento para o Certificado de Segurança de Navio de Carga (Modelo C)

52. No Registro de Equipamento para o Certificado de Segurança de Navio de Carga (Modelo C), é inserido o seguinte equipamento na seção 5, após o subitem 4:

“4.2. Sistema de identificação e acompanhamento a longa distância (LRIT) e o item 4 (Sistema automático de identificação (AIS)) é renumerado como 4.1.

Modelo do Certificado de Segurança Para Navios de Passageiros com Propulsão Nuclear

53. Na tabela do parágrafo 2.1.3, na seção que inicia com as palavras “ISTO É PARA CERTIFICAR”, a referência à “Regra II-1/13” é substituída pela referência à “Regra II-1/18”.

ANEXO 2

EMENDAS À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA DA VIDA HUMAN NO MAR, 1974, COMO EMENDADA

CAPÍTULO II-1

CONSTRUÇÃO - ESTRUTURA, COMPARTIMENTAGEM E ESTABILIDADE, MÁQUINAS E INSTALAÇÕES ELÉTRICAS

1. O texto existente das partes A, B e B-1 do capítulo é substituído pelo seguinte:

PARTE A

GENERALIDADES

Regra 1

Aplicação

1.1. A menos que expressamente disposto em contrário, este capítulo deverá se aplicar a navios cujas quilhas tenham sido batidas, ou a navios que estejam num estágio similar de construção, em 1º de janeiro de 2009 ou depois.

1.2. Para os efeitos deste capítulo, o termo num estágio similar de construção significa o estágio em que:

1.2.1. teve início a construção identificável de um navio específico; e

1.2.2. teve início a montagem daquele navio, compreendendo pelo menos 50 toneladas ou a um por cento da massa estimada de toda estrutura material, o que for menor.

1.3. Para os efeitos deste capítulo:

1.3.1. a expressão navios construídos significa navios cujas quilhas tenham sido batidas ou que estejam num estágio similar de construção;

1.3.2. a expressão todos os navios significa navios construídos antes, em, ou depois de 1º de janeiro de 2009;

1.3.3. um navio de carga, já construído, que seja convertido em navio de passageiros, deverá ser tratado como um navio de passageiros construído na data em que começar a referida conversão.

1.3.4. a expressão alterações e modificações de vulto significa, no contexto da compartimentagem e estabilidade de navios de carga, qualquer modificação feita na sua estrutura que afete o nível de compartimentagem daquele navio. Quando um navio de carga for submetido a tais modificações, deverá ser demonstrado que a razão A/R calculada para o navio depois de tais modificações não é menor do que a razão A/R calculada para o navio antes da modificação. No entanto, nos casos em que a razão A/R do navio antes da modificação for igual ou maior do que um, só é necessário que o navio tenha, após a modificação, um valor de A que não seja inferior a R, calculado para o navio modificado.

2. A menos que seja expressamente disposto em contrário, para navios construídos antes

de 1º de janeiro de 2009, a Administração deverá assegurar que sejam cumpridas as exigências aplicáveis constantes das disposições do capítulo II-1 da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, como emendada pelas resoluções MSC.1(XLV), MSC.6(48), MSC.11(55), MSC.12(56), MSC.13(57), MSC.19(58), MSC.26(60), MSC.27(61), Resolução 1 da Conferência SOLAS de 1955, MSC.47(66), MSC.57(67), MSC.65(68), MSC.69(69), MSC.99(73), MSC.134(76), MSC.151(78), e MSC.170(79).

3. Todos os navios que forem submetidos a reparos, alterações, modificações e reequipamento relacionado com aqueles reparos, alterações ou modificações, deverão continuar a cumprir pelo menos as exigências que anteriormente lhes eram aplicáveis. Tais navios, se construídos antes da data em que quaisquer emendas pertinentes entraram em vigor, deverão, como regra, atender às exigências para navios construídos naquela data ou depois, no mínimo na mesma extensão em que atendiam antes de serem submetidos a tais reparos, alterações, modificações ou reequipamentos. Os reparos, alterações e modificações de vulto e reequipamentos relacionados com esses reparos, alterações ou modificações deverão atender às exigências para navios construídos na data em quaisquer emendas pertinentes entraram em vigor, ou depois daquela data, na medida em que a Administração julgar razoável e possível.

4. A Administração de um Estado pode, se considerar que a natureza abrigada e as condições da viagem são tais que tornem a aplicação de quaisquer exigências deste capítulo não razoáveis ou desnecessárias, dispensar daquelas exigências determinados navios ou classes de navios autorizados a arvorar a bandeira daquele Estado que, no decorrer da sua viagem, não se afastem mais de 20 milhas da terra mais próxima.

5. No caso de navios de passageiros que sejam empregados em tráfegos especiais para o transporte de um grande número de passageiros especiais, como o de peregrinos, a Administração do Estado cuja bandeira tais navios estiverem autorizados a arvorar, se estiver convencida de que é impraticável exigir o cumprimento das exigências deste capítulo, poderá dispensar tais navios daquelas exigências, desde que eles atendam plenamente às disposições das:

5.1. regras anexadas ao Acordo sobre Navios de Passageiros empregados em Tráfegos Especiais, de 1971; e

5.2. regras anexadas ao Protocolo sobre Exigências Relativas a Compartimentos para Navios de Passageiros empregados em Tráfegos Especiais, de 1973.

Regra 2

Definições

Para os efeitos deste capítulo, a menos que expressamente disposto em contrário:

1. Comprimento da compartimentagem do navio (L_s) é a projeção do maior comprimento moldado daquela parte do navio no convés ou conveses que limitam a extensão vertical do alagamento, ou abaixo deles, estando o navio na linha de carga de maior calado da compartimentagem.

2. Meio-comprimento é o ponto localizado na metade do comprimento da compartimentagem do navio.

3. Extremo de ré é o limite de ré do comprimento da compartimentagem.

4. Extremo de vante é o limite de vante do comprimento da compartimentagem.

5. Comprimento (L) é o comprimento como definido na Convenção Internacional sobre

Linhas de Carga em vigor.

6. Convés da borda livre é o convés como definido na Convenção Internacional sobre Linhas de Carga em vigor.

7. Perpendicular a vante é a perpendicular a vante como definida na Convenção Internacional sobre Linhas de Carga em vigor.

8. Boca (B) é a maior boca moldada do navio no calado máximo da compartimentagem, ou abaixo dele.

9. Calado (d) é a distância vertical da linha da quilha, na metade do comprimento do navio, até a linha d'água em questão.

10. Calado máximo da compartimentagem (dS) é a linha d'água que corresponde ao calado na linha de carga de verão do navio.

11. Calado leve de serviço (DL) é o calado mínimo de serviço que corresponde ao carregamento mais leve previsto e ao conteúdo dos tanques, incluindo, entretanto, o lastro que puder ser necessário para a estabilidade e/ou para a imersão. Os navios de passageiros deverão incluir todo o efetivo de passageiros e de tripulantes a bordo.

12. Calado parcial da compartimentagem (dP) é o calado leve de serviço mais 60% da diferença entre o calado leve de serviço e o calado máximo da compartimentagem.

13. Trim é a diferença entre o calado a vante e o calado a ré, quando os calados forem medidos nos terminais de vante e de ré respectivamente, não levando em consideração qualquer curvatura da quilha.

14. Permeabilidade (μ) de um compartimento é a percentagem do volume imerso daquele compartimento que pode ser ocupado pela água.

15. Compartimentos de máquinas são compartimentos entre os limites estanques à água de um compartimento que contenha as máquinas principais e auxiliares da propulsão, inclusive caldeiras, geradores e motores elétricos destinados principalmente à propulsão. No caso de arranjos pouco frequentes, a Administração pode definir os limites dos compartimentos de máquinas.

16. Estanque ao tempo significa que em qualquer estado do mar a água não penetrará no navio.

17. Estanque à água significa ter escantilhões e dispositivos capazes de impedir a passagem de água em qualquer direção quando sob a pressão da água que provavelmente ocorreria em condições de navio intacto ou avariado. Na condição de navio avariado, a pressão da água deve ser considerada na pior situação em equilíbrio, inclusive nos estágios intermediários de alagamento.

18. Pressão de projeto significa a pressão hidrostática para a qual cada estrutura ou cada dispositivo considerado estanque à água nos cálculos de estabilidade intacta e em avaria foi projetado para suportar.

19. Convés das anteparas num navio de passageiros significa o convés mais elevado em qualquer ponto do comprimento da subdivisão (LS) até o qual as anteparas principais e o casco do navio são estanques à água, e o convés mais baixo no qual a evacuação de passageiros e tripulantes não será impedida pela água em qualquer estágio do alagamento para os casos de avaria definidos na Regra 8 e na parte B-2 deste capítulo. O convés das anteparas pode ser um convés em degrau. Num navio de carga, o convés da borda livre pode ser considerado como sendo o convés das anteparas.

20. Porte bruto é a diferença em toneladas entre o deslocamento de um navio em água de

densidade de 1,025 no calado correspondente à borda livre de verão designada e o deslocamento leve do navio.

21. Deslocamento leve é o deslocamento de um navio em toneladas, sem carga, sem combustível, sem óleo lubrificante, sem água de lastro, sem água doce e sem água de alimentação nos tanques, sem gêneros consumíveis e sem passageiros e tripulantes com seus pertences.

22. Petroleiro é o petroleiro definido na regra 1 do Anexo I do Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, de 1973.

23. Navio ro-ro de passageiros significa um navio de passageiros com compartimentos de carga ro-ro, ou com compartimentos de categoria especial, como definidos na Regra II-2/3.

24. Graneleiro significa um graneleiro como definido na Regra XII/1.1.

25. Linha da quilha é uma linha paralela à inclinação da quilha, passando à meia-nau através:

25.1. da parte superior da quilha na linha de centro, ou da linha de interseção das chapas da parte interna do casco com a quilha, se a chapa-quilha se prolongar abaixo daquela linha num navio com casco de metal; ou

25.2. em navios com casco de madeira ou misto, a distância é medida da aresta inferior do encaixe da quilha. Quando a forma da parte inferior da seção de meia-nau for oca, ou quando houver tábuas de resbordo grossas, a distância é medida do ponto em que a linha da parte chata do fundo continua para dentro e cruza a linha de centro a meia-nau.

26. Meia-nau é a metade do comprimento (L).

Regra 3

Definições relativas às partes C, D e E

Para os efeitos das partes C, D e E, a menos que seja expressamente disposto em contrário:

1. Sistema de controle do aparelho de governo é o conjunto de equipamentos através do qual são transmitidas as ordens do passadiço para as unidades de força do aparelho de governo. Os sistemas de controle do aparelho de governo compreendem transmissores, receptores, bombas hidráulicas de controle e seus motores, controladores dos motores, canalizações e cabos.

2. Aparelho de governo principal são as máquinas, os acionadores do leme, a máquina do leme, as unidades de força, se houver, e seus equipamentos auxiliares, bem como os meios de aplicar torque na madre do leme (por exemplo, cana do leme ou quadrante) necessários para tornar efetivo o movimento do leme, com o propósito de governar o navio em condições normais de serviço.

3. Unidade motora do aparelho de governo é:

3.1. no caso de aparelho de governo elétrico, um motor elétrico e seus equipamentos elétricos associados;

3.2. no caso de aparelho de governo eletrohidráulico, um motor elétrico, seus equipamentos elétricos associados e a bomba associada a ele; ou

3.3. no caso de outro aparelho de governo hidráulico, um motor acionador e a bomba associada a ele.

4. Aparelho de governo auxiliar é o equipamento que não faz parte do aparelho de governo

principal, necessário para governar o navio em caso de falha no aparelho de governo principal, mas não incluindo a cana do leme, o quadrante ou os componentes utilizados com a mesma finalidade.

5. Condição normal de operação e de habitabilidade é uma condição na qual o navio como um todo, as máquinas, os serviços, os meios e os auxílios que asseguram a propulsão, a capacidade de governar, a navegação segura, a segurança contra incêndio e alagamento, as comunicações interiores e exteriores, a sinalização, os meios de escape e os guinchos de emergência das embarcações, bem como as condições confortáveis de habitabilidade projetadas, estão em condições de funcionar e funcionando normalmente.

6. Condição de emergência é uma condição na qual quaisquer dos serviços necessários para as condições normais de operação e de habitabilidade não estejam em condições de funcionar devido a uma avaria na fonte principal de energia elétrica.

7. Fonte principal de energia elétrica é uma fonte destinada a fornecer energia elétrica para o quadro elétrico principal, para distribuição a todos os serviços necessários para manter o navio em condições normais de operação e de habitabilidade.

8. Condição de navio apagado é a condição em que a instalação de máquinas propulsoras principais, as caldeiras e as máquinas auxiliares não estão funcionando devido à ausência de energia a bordo.

9. Praça de geradores principais é o compartimento em que está instalada a fonte de energia elétrica principal.

10. Quadro elétrico principal é um quadro elétrico que é alimentado diretamente pela fonte principal de energia elétrica e se destina a distribuir energia elétrica para os serviços do navio.

11. Quadro elétrico de emergência é um quadro elétrico que, em caso de falha no sistema principal de fornecimento de energia elétrica, é diretamente alimentado pela fonte de energia elétrica de emergência, ou fonte intermediária de energia elétrica de emergência, e destina-se a distribuir energia elétrica aos serviços de emergência.

12. Fonte de energia elétrica de emergência é uma fonte de energia elétrica destinada a alimentar o quadro elétrico de emergência em caso de falha na fonte de energia elétrica principal.

13. Sistema acionador de energia é o equipamento hidráulico destinado a fornecer energia para girar a madre do leme, compreendendo uma unidade, ou unidades, motoras do aparelho de governo, juntamente com as canalizações e acessórios, e um acionador do leme. Os sistemas acionadores de força podem compartilhar componentes mecânicos comuns (isto é, cana do leme, quadrante e madre do leme), ou componentes que tenham a mesma finalidade.

14. Velocidade máxima adiante de serviço é a maior velocidade para a qual o navio foi projetado para manter no mar, com o calado máximo para alto-mar.

15. Velocidade máxima atrás é a velocidade que se estima que o navio possa atingir na potência máxima de projeto para ré, com o calado máximo para alto-mar.

16. Compartimentos de máquinas são todos os compartimentos de máquinas de categoria A e todos os outros compartimentos contendo máquinas propulsoras, caldeiras, unidades de óleo combustível, máquinas a vapor e máquinas de combustão interna, geradores e máquinas elétricas mais importantes, estações de abastecimento de óleo, frigoríficas, estabilizadores, equipamentos de ventilação e de ar condicionado e compartimentos semelhantes, e condutos para tais compartimentos.

17. Compartimentos de máquinas de categoria A são os compartimentos e condutos para

esses compartimentos, que contêm:

17.1. máquinas de combustão interna utilizadas para a propulsão principal;

17.2. máquinas de combustão interna utilizadas para outras finalidades que não seja a propulsão, em que essas máquinas tenham, em conjunto, uma potência total de saída não inferior a 375 KW; ou

17.3. qualquer caldeira a óleo ou unidade de óleo combustível.

18. Estações de controle são aqueles compartimentos em que estão localizados os equipamentos rádio do navio, ou os principais equipamentos de navegação ou a fonte de energia de emergência, ou onde estão centralizados os registros relativos ao combate a incêndio ou os equipamentos de controle de incêndio.

19. Navio-tanque para produtos químicos é um navio de carga construído ou adaptado e utilizado para o transporte a granel de qualquer produto líquido listado:

19.1. no capítulo 17 do Código Internacional para a Construção e Equipamento de Navios Transportadores de Produtos Químicos Perigosos a Granel, adotado pelo Comitê de Segurança Marítima através da Resolução MSC.4(48), daqui em diante denominado “o Código Internacional de Produtos Químicos a Granel”, como possa vir a ser emendado pela Organização; ou

19.2. no capítulo VI do Código para a Construção e Equipamento de Navios Transportadores de Produtos Químicos Perigosos a Granel, adotado pela Assembléia da Organização através da Resolução A.212(VII), daqui em diante denominado “o Código de Produtos Químicos a Granel”, como tenha sido ou possa vir a ser emendado pela Organização; o que for aplicável.

20. Navio-tanque para gás é um navio de carga construído ou adaptado e utilizado para o transporte a granel de qualquer gás liquefeito ou de outros produtos listados:

20.1. no capítulo 19 do Código Internacional para Construção e Equipamento de Navios Transportadores de Gás Liquefeito a Granel, adotado pelo Comitê de Segurança Marítima através da Resolução MSC.5(48), daqui em diante denominado “o Código Internacional de Transportadores de Gás”, como possa vir a ser emendado pela Organização; ou

20.2. no capítulo XIX do Código para Construção e Equipamento de Navios Transportadores de Gás Liquefeito a Granel, adotado pela Organização pela resolução A.328(IX), daqui em diante denominado “o Código Internacional de Transportadores de Gás”, como tenha sido ou possa vir a ser emendado pela Organização;

o que for aplicável.

PARTE B

COMPARTIMENTAGE E ESTABILIDADE

Regra 4

Generalidades

1. As exigências relativas à estabilidade em avaria apresentadas nas Partes B-1 até B-4 deverão se aplicar a navios de carga de 80 m de comprimento (L) ou mais e a todos os navios de passageiros, independentemente do seu comprimento, mas deverão excluir aqueles navios de carga que

tenham demonstrado que cumprem as regras relativas à compartimentagem e estabilidade em avaria apresentadas em outros instrumentos³¹ elaborados pela Organização.

2. A Administração pode aceitar metodologias alternativas para um determinado navio ou grupo de navios, se estiver convencida de que será obtido o mesmo nível de segurança que o representado por esta regra. Qualquer Administração que permitir estas metodologias alternativas deverá comunicar à Organização os detalhes relativos àquela metodologia.

3. Os navios deverão ser tão eficientemente compartimentados quanto possível, levando em consideração a natureza do serviço a que se destinam. O grau de compartimentagem deverá variar com o comprimento da compartimentagem (L_s) do navio e com o serviço, de tal modo que o maior grau de compartimentagem corresponda ao dos navios com o maior cumprimento da compartimentagem (L_s), empregados primordialmente no transporte de passageiros.

4. Quando for proposto instalar conveses, revestimentos internos ou anteparas longitudinais com uma estanqueidade suficiente para restringir seriamente o fluxo de água, a Administração deverá se convencer de que será dada a devida atenção aos efeitos benéficos ou adversos de tais estruturas nos cálculos.

PARTE B-1 ESTABILIDADE

Regra 5

Informações relativas à estabilidade intacta³²

1. Todo navio de passageiros, independentemente do tamanho, e todo navio de carga que tenha um comprimento (L) de 24 m ou mais, deverá ser inclinado por ocasião do término da sua construção, devendo ser determinados os elementos da sua estabilidade.

2. A Administração pode permitir que seja dispensado o teste de inclinação de um determinado navio de carga, desde que os dados básicos de estabilidade estejam disponíveis, obtidos no teste de inclinação de um navio da mesma série e que seja demonstrado, de modo a convencer à Administração, que podem ser obtidas daqueles dados básicas informações confiáveis sobre a estabilidade para o navio que foi dispensado, como exigido pela Regra 5-1. Deverá ser realizada uma vistoria para medição de pesos por ocasião do término da construção, e o navio deverá ser inclinado sempre que, comparando com os dados obtidos do navio da mesma série, for encontrada uma divergência no deslocamento do navio leve superior a 1% para navios de 160 m ou mais de comprimento e superior a 2% para navios de 50 m de comprimento ou menos, como determinado através de uma interpolação linear para comprimentos intermediários, ou uma divergência do centro de gravidade longitudinal para navio leve superior a 0,5% de L_s .

3. A Administração pode permitir também que seja dispensado o teste de inclinação para um determinado navio ou para uma determinada classe de navios especialmente projetados para o transporte de líquidos ou de minério a granel, quando uma consulta aos dados básicos existentes, referentes a navios semelhantes, indicar claramente que devido às proporções e aos arranjos do navio, haverá uma altura metacêntrica mais do que suficiente disponível em todas as condições de carregamento prováveis.

4. Quando forem feitas quaisquer alterações num navio de modo a afetar substancialmente

as informações relativas à sua estabilidade fornecidas ao comandante, deverão ser fornecidas informações alteradas relativas à estabilidade. Se for necessário, o navio deverá ser inclinado novamente. O navio deverá ser inclinado novamente, se as divergências previstas ultrapassarem um dos valores especificados no parágrafo 5.

5. A intervalos periódicos, não superiores a cinco anos, deverá ser feita uma vistoria com um navio com deslocamento leve, em todos os navios de passageiros, para verificar quaisquer alterações ocorridas no deslocamento leve de navio e no centro de gravidade longitudinal. O navio deverá ser inclinado novamente sempre que, em comparação com as informações relativas à estabilidade aprovada, for encontrada uma divergência no deslocamento leve excedente a 2%, ou uma divergência no centro de gravidade longitudinal excedente 1% do L_s .

6. Todo navio deve possuir escalas de calados marcadas claramente na proa e na popa. Nos casos em que as marcas de calado não estiverem localizadas onde possam ser lidas facilmente, ou em que em que as restrições operacionais de um determinado emprego tornem difícil ler as marcas de calado, o navio deverá ser dotado também de um sistema confiável de indicação de calado, confiável, através do qual possam ser determinados os calados na proa e na popa.

Regra 5-1

Informações relativas à estabilidade a serem fornecidas ao comandante³³

1. Deverão ser fornecidas ao comandante informações tais que sejam satisfatórias para a Administração como sendo necessárias para permitir que ele obtenha, através de processos simples e rápidos, uma orientação precisa com relação à estabilidade do navio em diversas condições de serviço. Uma cópia das informações relativas à estabilidade deverá ser fornecida à Administração.

2. As informações devem conter:

2.1. curvas ou tabelas da altura metacêntrica operacional mínima (GM) versus calado, que assegurem o atendimento às exigências pertinentes com relação à estabilidade intacta e em avaria e, alternativamente, curvas ou tabelas correspondentes do máximo centro de gravidade vertical permissível (KG) versus calado, ou os equivalentes de qualquer destas curvas;

2.2. instruções relativas à operação dos dispositivos para alagamento transversal; e

2.3. todos os outros dados e auxílios que possam ser necessários para manter a estabilidade intacta e a estabilidade após uma avaria.

3. As informações relativas à estabilidade deverão mostrar a influência de vários trims em situações em que a faixa de trim operacional ultrapassar +/- 0,5% de LS.

4. Para os navios que tiverem que atender às exigências da parte B-1 relativas à estabilidade, as informações mencionadas no parágrafo 2 são determinadas de observações relacionadas com o índice de compartimentagem, da seguinte maneira: Os valores mínimos da GM exigidos (ou da máxima posição vertical permissível do centro de gravidade KG) para os três calados d_s , d_p , d_l , são iguais aos valores da GM (ou do KG) nas situações de carregamento correspondentes utilizadas para os cálculos do fator de sobrevivência s_i . Para calados intermediários, os valores a serem utilizados deverão ser obtidos através de uma interpolação linear aplicada ao valor da GM, somente entre o calado máximo da compartimentagem e o calado parcial da compartimentagem, e entre a linha de carga parcial e o calado leve de serviço, respectivamente. Os critérios de estabilidade intacta também deverão ser levados em conta mantendo para cada calado o valor máximo entre os valores mínimos exigidos para a GM, ou o valor mínimo dos valores mínimos do KG permissíveis para os dois critérios. Se o índice de

compartimentagem for calculado para diversos trims, as diversas curvas das GM exigidas serão estabelecidas da mesma maneira.

5. Quando as curvas ou tabelas da altura metacêntrica operacional mínima (GM) versus calado não forem adequadas, o comandante deve assegurar que as condições de operação não divirjam da condição de um carregamento estudada, ou verificar através de cálculos que foram atendidos os critérios de estabilidade para aquela condição de carregamento.

Regra 6

Índice R de compartimentagem exigido³⁴

1. A compartimentagem de um navio é considerada suficiente se o índice A de compartimentagem obtido, determinado de acordo com a Regra 7, não for inferior ao índice R de compartimentagem exigido, calculado de acordo com esta regra e se, além disto, os índices parciais A_s , A_p e A_l não forem inferiores a $0,9R$ para navios de passageiros e a $0,5R$ para navios de carga.

2. Para todos os navios aos quais se apliquem as exigências deste capítulo com relação à estabilidade em avaria, o grau de compartimentagem a ser adotado deverá ser determinado pelo índice R de compartimentagem exigido, da seguinte maneira:

.1. No caso de navios de carga com um comprimento (L_s) acima de 100 m:

$$R = 1 - \frac{128}{L_s + 152}$$

.2. No caso de navios de carga com um comprimento (L_s) não inferior a 80 m, e não superior a 100 m:

$$1 - \left[\frac{1}{1 + \frac{L_s}{100} \times \frac{R_o}{1 - R_o}} \right]$$

Onde R_o é o valor de R calculado de acordo com a fórmula apresentada no subparágrafo .1.

.3. No caso de navios de passageiros:

$$R = 1 - \frac{5.000}{L_s + 2,5N + 15.225}$$

onde:

$$N = N_1 + 2 N_2$$

N_1 = número de pessoas para as quais existem embarcações salva-vidas

N_2 = número de pessoas (inclusive oficiais e tripulação) que o navio tem permissão para transportar além de N_1 .

.4. Quando as condições de serviço forem tais que seja impossível o atendimento ao disposto no parágrafo 2.3 desta regra, na base de $N = N_1 + 2 N_2$, e quando a Administração considerar que existe um grau de perigo adequadamente menor, pode ser empregado um valor menor de N, mas em nenhuma hipótese menor do que $N = N_1 + N_2$.

Regra 7

Índice A de compartimentagem obtido

1. O índice A de compartimentagem obtido é obtido através da soma dos índices parciais A_s , A_p e A_l (ponderados como mostrado), calculados para os calados d_s , d_p e d_l definidos na Regra 2, de acordo com a seguinte fórmula:

$$A = 0,4 A_s + 0,4 A_p + 0,2 A_l$$

Cada índice parcial é uma soma das contribuições de todos os casos de avarias levados em consideração, utilizando a seguinte fórmula:

$$A = \sum p_i s_i$$

onde:

i - representa cada compartimento ou grupo de compartimentos sendo considerados,

p_i - representa a probabilidade de que somente o compartimento ou grupo de compartimentos que está sendo considerado possa ser alagado, desprezando qualquer compartimentagem horizontal, como definido na Regra 7-1.

s_i - representa a probabilidade de sobrevivência após o alagamento do compartimento ou do grupo de compartimentos que está sendo considerado, e inclui o efeito de qualquer compartimentagem horizontal, como definido na Regra 7-2.

2. No cálculo de A , deverá ser utilizado o trim nivelado para o calado máximo da compartimentagem e para o calado parcial da compartimentagem. O verdadeiro trim de serviço deverá ser utilizado para o calado leve de serviço. Se em qualquer condição de serviço, a divergência do trim em comparação com o trim calculado for maior do que 0,5% de L_s , devem ser apresentados um ou mais cálculos adicionais de A para os mesmos calados, mas para trims diferentes, de modo que, para todas as condições de serviço, a diferença do trim em comparação com o trim de referência utilizado para um cálculo seja inferior a 0,5% de L_s .

3. Ao determinar o braço de endireitamento positivo (GZ) da curva de estabilidade residual, o deslocamento utilizado deve ser o da condição de estabilidade intacta. Isto é, deve ser utilizado o método de cálculo de deslocamento constante.

4. A soma indicada pela fórmula acima deverá ser tomada ao longo de todo o comprimento de compartimentagem do navio (L_s) para todos os casos de alagamento em que esteja envolvido um único compartimento, ou dois ou mais compartimentos adjacentes. No caso de arranjos assimétricos, o valor calculado de A deve ser o valor médio obtido através de cálculos envolvendo os dois bordos. Alternativamente, ele deve ser considerado como correspondendo ao bordo que evidentemente apresenta o resultado menos favorável.

5. Onde quer que haja compartimentos laterais, a contribuição para a soma indicada pela fórmula deve ser tomada para todos os casos de alagamento em que estejam envolvidos compartimentos laterais. Adicionalmente, podem ser acrescentados os casos de alagamento simultâneo de um compartimento lateral, ou de um grupo de compartimentos, e do compartimento adjacente mais afastado do costado, ou grupo de compartimentos, mas excluindo avarias com uma extensão transversal maior do que a metade da boca do navio B . Para os efeitos desta regra, a extensão transversal é medida para dentro, a partir do costado do navio, perpendicularmente à linha de centro no nível do maior calado da compartimentagem.

6. Nos cálculos de alagamento realizados de acordo com as regras, só é preciso considerar um rompimento do costado e uma superfície livre. A extensão vertical presumida da avaria deve se

prolongar da linha de base para cima, até qualquer compartimentagem horizontal estanque à água acima da linha d'água, ou mais acima. No entanto, se uma avaria com uma extensão menor der um resultado mais grave, deverá ser considerada esta extensão.

7. Se houver canalizações, dutos ou túneis dentro da extensão presumida da avaria, deverão ser tomadas medidas para assegurar que um alagamento não possa se estender através deles para outros compartimentos que não os considerados alagados. No entanto, a Administração pode permitir pequenos alagamentos progressivos, se for demonstrado que os seus efeitos podem ser facilmente controlados e que a segurança do navio não fica prejudicada.

Regra 7-1

Cálculo do fator p_i

1. O fator p_i para um compartimento, ou grupo de compartimentos, deve ser calculado de acordo com os parágrafos 1.1 e 1.2, utilizando as seguintes notas:

j = número da zona de avaria mais de ré envolvida na avaria, começando pela nº 1 na popa;

n = número de zonas de avaria adjacentes envolvidas na avaria;

k = número de uma determinada antepara longitudinal que serve de barreira para uma penetração transversal numa zona de avaria, contado a partir do casco em direção à linha de centro. O casco tem $k = 0$;

x_1 = distância do extremo de ré de L_s até a parte mais de ré da zona em questão;

x_2 = distância do extremo de ré de L_s até a extremidade de vante da zona em questão;

b = distância transversal média em metros, medida perpendicularmente à linha de centro na linha de carga da compartimentagem de maior calado entre o casco e o plano vertical considerado, entre os limites longitudinais utilizados para calcular o valor de p_i e que seja tangente, ou comum, a toda ou parte da porção mais externa da antepara longitudinal que está sendo considerada. Esse plano vertical deverá estar orientado de modo que a distância transversal média para o casco seja a máxima, mas não superior a duas vezes a menor distância entre o plano e o casco. Se a parte superior da antepara longitudinal estiver abaixo da linha de carga da compartimentagem de maior calado, o plano vertical utilizado para a determinação de b é considerado como se prolongando para cima até a linha d'água da compartimentagem de maior calado. Em qualquer caso, não deverá ser tomado um valor de b maior do que $B/2$.

Se a avaria envolver uma única zona:

$$p_i = p(x_1, x_2) \cdot [r(x_1, x_2, b_k) - r(x_1, x_2, b_{k-1})]$$

Se a avaria envolver duas zonas adjacentes:

$$p_i = p(x_1, x_2) \cdot [r(x_1, x_2, b_k) - r(x_1, x_2, b_{k-1})] \\ - p(x_1, x_2) \cdot [r(x_1, x_2, b_k) - r(x_1, x_2, b_{k-1})] \\ - p(x_1, x_2) \cdot [r(x_1, x_2, b_k) - r(x_1, x_2, b_{k-1})]$$

Se a avaria envolver três ou mais zonas adjacentes:

$$p_i = p(x_1, x_2) \cdot [r(x_1, x_2, b_k) - r(x_1, x_2, b_{k-1})] \\ - p(x_1, x_2) \cdot [r(x_1, x_2, b_k) - r(x_1, x_2, b_{k-1})]$$

$$\begin{aligned}
& - p(x_{1j+1}, x_{2j+n-1}) \cdot [r(x_{1j+1}, x_{2j+n-1}, b_k) - r(x_{1j+1}, x_{2j+n-1}, b_{k-1})] \\
& + p(x_{1j+1}, x_{2j+n-2}) \cdot [r(x_{1j+1}, x_{2j+n-2}, b_k) - r(x_{1j+1}, x_{2j+n-2}, b_{k-1})]
\end{aligned}$$

e onde $r(x_1, x_2, b_0) = 0$

1.1. O fator $p(x_1, x_2)$ deve ser calculado de acordo com as seguintes fórmulas:

Comprimento máximo total normalizado da avaria: $J_{\max} = 10/33$

Ponto de união na distribuição: $J_{kn} = 5/33$

Probabilidade cumulativa em J_{kn} : $p_k = 11/12$

Comprimento máximo absoluto da avaria: $l_{\max} = 60 \text{ m}$

Comprimento onde termina a distribuição normalizada: $L^* = 260 \text{ m}$

Densidade da probabilidade em $J = 0$:

$$b_0 = 2 \left(\frac{p_k}{J_{kn}} - \frac{1-p_k}{J_{\max} - J_{kn}} \right)$$

Quando $L_s \leq L^*$:

$$J_m = \min \left\{ J_{\max}, \frac{l_{\max}}{L_s} \right\}$$

$$J_k = \frac{J_m}{2} + \frac{1 - \sqrt{1 + (1 - 2p_k)b_0 J_m + \frac{1}{4}b_0^2 J_m^2}}{b_0}$$

$$b_{12} = b_0$$

Quando $L_s > L^*$:

$$J_m^* = \min \left\{ J_{\max}, \frac{l_{\max}}{L^*} \right\}$$

$$J_k^* = \frac{J_m^*}{2} + \frac{1 - \sqrt{1 + (1 - 2p_k)b_0 J_m^* + \frac{1}{4}b_0^2 J_m^{*2}}}{b_0}$$

$$J_m = \frac{J_m^* \cdot L^*}{L_s}$$

$$J_k = \frac{J_k^* \cdot L^*}{L_s}$$

$$b_{12} = 2 \left(\frac{p_k}{J_k} - \frac{1-p_k}{J_m - J_k} \right)$$

$$b_{11} = 4 \frac{1-p_k}{(J_m - J_k)J_k} - 2 \frac{p_k}{J_k^2}$$

$$b_{21} = 2 \frac{1 - p_k}{(J_m - J_k)^2}$$

$$b_{22} = - b_{21} J_m$$

O comprimento não dimensional da avaria:

$$J = \frac{x_2 - x_1}{L_s}$$

O comprimento normalizado de um compartimento, ou de um grupo de compartimentos:

J_n deve ser considerado como sendo menor do que J e do que J_m .

1.1.1. Quando nenhum dos limites do compartimento, ou do grupo de compartimentos, que estiver sendo considerado coincidir com os extremos de ré ou de vante:

$$J \leq J_k :$$

$$p(x_1, x_2) = p_1 = \frac{1}{6} J^2 (b_{11} J + 3 b_{12})$$

$$J > J_k :$$

$$p(x_1, x_2) = p_2 = \frac{1}{3} b_{11} J_k^3 + \frac{1}{2} (b_{11} J - b_{12}) J_k^2 + b_{12} J J_k - \frac{1}{3} b_{21} (J_n^3 - J_k^3) \\ + \frac{1}{2} (b_{21} J - b_{22}) (J_n^2 - J_k^2) + b_{22} J (J_n - J_k)$$

1.1.2. Quando o limite de ré do compartimento, ou do grupo de compartimentos, que está sendo considerado coincidir com o extremo de ré, ou quando o limite de vante do compartimento, ou do grupo de compartimentos, que está sendo considerado coincidir com o extremo de vante:

$$J \leq J_k :$$

$$p(x_1, x_2) = \frac{1}{2} (p_1 + J)$$

$$J > J_k :$$

$$p(x_1, x_2) = \frac{1}{2} (p_2 + J)$$

1.1.3. Quando o compartimento, ou grupo de compartimentos, que está sendo considerado se prolongar ao longo de todo o comprimento de compartimentagem (L_s):

$$p(x_1, x_2) = 1$$

1.2. O fator $r(x_1, x_2, b)$ deverá ser determinado através da seguinte fórmula:

$$r(x_1, x_2, b) = 1 - (1 - C) \cdot \left[1 - \frac{G}{p(x_1, x_2)} \right]$$

onde:

$$C = 12 \cdot J_b \cdot (-45 \cdot J_b + 4), \text{ onde}$$

$$J_b = \frac{b}{15.B}$$

1.2.1. Quando o compartimento, ou grupo de compartimentos, que está sendo considerado se prolongar ao longo de todo o comprimento de compartimentagem (L_s):

$$G = G_1 = \frac{1}{2} b_{11} J_b^2 + b_{12} J_b$$

1.2.2. Quando nenhum dos limites do compartimento, ou do grupo de compartimentos, que está sendo considerado coincidir com os extremos de ré ou de vante:

$$G = G_2 = -\frac{1}{3} b_{11} J_0^3 + \frac{1}{2} (b_{11} J - b_{12}) J_0^2 + b_{12} J J_0, \text{ onde}$$

$$J_0 = \min (J, J_b)$$

1.2.3. Quando o limite de ré do compartimento, ou do grupo de compartimentos, que está sendo considerado coincidir com o extremo de ré, ou quando o limite de vante do compartimento, ou do grupo de compartimentos, que está sendo considerado coincidir com o extremo de vante:

$$G = \frac{1}{2} \cdot (G_2 + G_1 \cdot J)$$

Regra 7-2

Cálculo do fator s_i

1. O fator s_i deverá ser determinado para cada caso de alagamento presumido envolvendo um compartimento, ou um grupo de compartimentos, de acordo com as notas a seguir e com o disposto nesta regra.

θ_e é o ângulo de banda de equilíbrio em qualquer estágio do alagamento, em graus;

θ_v é o ângulo, em qualquer estágio do alagamento, em que o braço de alavanca de endireitamento torna-se negativo, ou o ângulo em que uma abertura que não pode ser fechada de modo a ficar estanque ao tempo fica submersa;

GZ_{Max} é o braço de alavanca de endireitamento positivo máximo, em metros, até o ângulo θ_v ;

Faixa é a faixa de braços de alavanca de endireitamento positivos, em graus, medidos a partir do ângulo θ_e . A faixa positiva deve ser medida até o ângulo θ_v ;

Estágio de alagamento é qualquer etapa discreta ocorrida durante o processo de alagamento, incluindo o estágio anterior à equalização (se houver), até ter sido obtido o equilíbrio final.

1.1. O fator s_i , para qualquer caso de avaria em qualquer condição de carregamento inicial, d_i , deverá ser obtido da fórmula:

$$s_i = \text{mínimo} \{ s_{\text{intermediário}, i} \text{ OU } s_{\text{final}, i} \cdot s_{\text{mom}, i} \}$$

onde:

$s_{\text{intermediário}, i}$ é a probabilidade de sobreviver a todos os estágios intermediários do alagamento, até o estágio de equilíbrio final, e é calculada de acordo com o parágrafo 2;

$s_{\text{final}, i}$ é a probabilidade de sobreviver no estágio final do alagamento. É calculada de acordo

com o parágrafo 3;

$S_{mom, i}$ é a probabilidade de sobreviver aos momentos de adernamento, e é calculada de acordo com o parágrafo 4.

2. O fator $S_{intermediário, i}$ só é aplicável a navios de passageiros (para os navios de carga o $S_{intermediário, i}$ deve ser considerado igual a um) e deverá ser considerado como sendo o menor dos fatores s obtidos de todos os estágios do alagamento, inclusive do estágio anterior à equalização, se houver, e deve ser calculado da seguinte maneira:

$$S_{intermediário, i} = \left[\frac{GZ_{max}}{0,05} \cdot \frac{Range}{7} \right]^{1/4}$$

Onde GZ_{Max} não deve ser considerado como sendo mais de 0,05m e a Faixa não deve ser considerada como sendo mais de 7°. $S_{intermediário, i} = 0$, se o ângulo de banda intermediário for maior que 15°. Quando forem exigidos acessórios para alagamento transversal, o tempo para a equalização não deverá ser maior que 10 minutos.

3. O fator $S_{final, i}$ deverá ser obtido da fórmula:

$$S_{intermediário, i} = K \cdot \left[\frac{GZ_{max}}{0,12} \cdot \frac{Range}{16} \right]^{1/4}$$

onde:

GZ_{Max} não deve ser considerado como sendo mais de 0,12 m;

A faixa não deve ser considerada como sendo mais de 16°;

$$K = 1 \quad \text{se } \theta_e \leq \theta_{min}$$

$$K = 0 \quad \text{se } \theta_e \geq \theta_{max}$$

$$\text{ou então, } K = \sqrt{\frac{\theta_{max} - \theta_e}{\theta_{max} - \theta_{min}}}$$

onde:

θ_{min} é de 7° para navios de passageiros e de 25° para navios de carga; e

θ_{max} é de 15° para navios de passageiros e de 30° para navios de carga.

4. O fator $S_{mom, i}$ só é aplicável a navios de passageiros (para navios de carga $S_{mom, i}$ deverá ser considerado igual a 1) e deverá ser calculado no equilíbrio final, através da fórmula:

$$S_{mom, i} = \frac{(GZ_{max} - 0,04) \cdot \text{Deslocamento}}{M_{adernamento}}$$

onde:

Deslocamento é o deslocamento intacto no calado da compartimentagem;

$M_{adernamento}$ é o momento máximo de adernamento presumido, como calculado de acordo com o subparágrafo 4.1; e

$$S_{mom, i} \leq 1$$

4.1 O momento de adernamento $M_{adernamento}$ deve ser calculado da seguinte maneira:

$$M_{\text{adernamento}} = \text{máximo} \{ M_{\text{passageiros}} \text{ ou } M_{\text{vento}} \text{ ou } M_{\text{Embarcação de sobrevivência}} \}$$

4.1.1 $M_{\text{passageiros}}$ é o momento máximo de adernamento resultante do movimento dos passageiros, e deve ser obtido da seguinte maneira:

$$M_{\text{passageiros}} = (0,075 \cdot N_p) \cdot (0,45 \cdot B) \text{ (tm)}$$

onde:

N_p é o número máximo permitido de passageiros que pode haver a bordo na condição de serviço correspondente ao maior calado da compartimentagem sob consideração; e

B é a boca do navio.

Alternativamente, o momento de adernamento pode ser calculado considerando que os passageiros estejam distribuídos com 4 pessoas por metro quadrado nas áreas disponíveis do convés em direção a um dos bordos do navio, nos conveses em que estão localizados os postos de reunião, e de tal maneira que produzam o momento de adernamento mais adverso. Ao fazer isto, pode ser considerado um peso de 75 kg por passageiro.

4.1.2 M_{vento} é a força máxima considerada do vento que está atuando numa situação de avaria:

$$M_{\text{vento}} = (P \cdot A \cdot Z) / 9,806 \text{ (tm)}$$

onde:

$$P = 120 \text{ N/m}^2;$$

A = área lateral projetada acima da linha d'água;

Z = distância do centro da área lateral projetada acima da linha d'água até $T/2$; e

T = calado do navio, d_i .

4.1.3. $M_{\text{Embarcação de sobrevivência}}$ é o momento de adernamento máximo considerado devido ao lançamento de todas as embarcações salva-vidas e de sobrevivência lançadas por turcos, totalmente carregadas, num dos bordos do navio. Ele deverá ser calculado utilizando as seguintes premissas:

4.1.1. deverá ser considerado que todas as embarcações salva-vidas e embarcações de salvamento instaladas no bordo para o qual o navio adernou após ter sofrido uma avaria estejam penduradas por fora da borda, totalmente carregadas, e prontas para serem arriadas;

4.1.2. para as embarcações salva-vidas que estejam dispostas de modo a serem lançadas totalmente carregadas de uma posição de acondicionamento, deverá ser considerado o momento de adernamento máximo durante o lançamento;

4.1.3. uma balsa salva-vidas totalmente carregada, lançada por turco, presa a cada turco no bordo para o qual o navio adernou após ter sofrido uma avaria deverá ser considerada como estando pendurada por fora da borda e pronta para lançamento;

4.1.4. as pessoas que não estiverem nos equipamentos salva-vidas que estão penduradas por fora da borda não deverão proporcionar um momento de adernamento, nem um momento de endireitamento adicional; e

4.1.5. os equipamentos salva-vidas localizados no bordo oposto àquele para o qual o navio adernou deverão ser considerados como estando na sua posição de acondicionamento.

5. Um alagamento assimétrico deve ser mantido num mínimo compatível com as medidas eficientes. Quando for preciso corrigir grandes ângulos de banda, os meios adotados deverão, quando

possível, ser automáticos, mas em qualquer caso em que houver controles dos dispositivos de equalização eles deverão poder ser acionados de algum ponto acima do convés das anteparas. Estes aparelhos, juntamente com seus controles, deverão ser considerados aceitáveis pela Administração³⁵. Deverão ser fornecidas ao comandante do navio informações adequadas relativas à utilização dos dispositivos de equalização.

5.1. Os tanques e compartimentos que façam parte desta equalização deverão ser dotados de redes de ar, ou de meios equivalentes, com uma seção transversal suficiente para assegurar que o fluxo de água para os compartimentos de equalização não sofra demora.

5.2. Em todos os casos, s_i deve ser considerado igual a zero nos casos em que a linha d'água final, levando em conta o afundamento, o trim e a banda, resulte na imersão:

5.2.1. da aresta inferior de aberturas através das quais possa ocorrer um alagamento, não sendo este alagamento levado em conta no cálculo do fator s_i . Estas aberturas deverão abranger canalizações de ar, aberturas para ventilação e aberturas que sejam fechadas por meio de portas ou tampas de escotilhas estanques ao tempo; e

5.2.2. de qualquer parte do convés das anteparas em navios de passageiros que seja considerado uma rota de evacuação horizontal para atender ao disposto no capítulo II-2.

5.3. O fator s_i deve ser considerado igual a zero se, levando em conta o afundamento, o trim e a banda, ocorrer o seguinte em qualquer estágio intermediário, ou no estágio final do alagamento:

5.3.1. imersão de qualquer escotilha de escape vertical existente no convés das anteparas, destinada a atender ao disposto no capítulo II-2;

5.3.2. quaisquer controles destinados à operação de portas estanques à água, dispositivos de equalização, válvulas existentes em canalizações ou em dutos de ventilação destinados a manter a integridade de anteparas estanques à água, impedindo a passagem de água que venha de cima do convés das anteparas, se tornarem inacessíveis ou inoperantes;

5.3.3. imersão de qualquer parte de canalizações ou de dutos de ventilação que passem através de uma divisória estanque à água que esteja localizada no interior de qualquer compartimento incluído nos casos de avarias que contribuam para o índice A que foi obtido, se não for dotada de meios de fechamento estanques à água em cada divisória.

5.4. No entanto, quando os compartimentos considerados alagados devido a um alagamento progressivo forem levados em conta nos cálculos da estabilidade em avaria, os valores múltiplos de $s_{\text{intermediário}, i}$ podem ser calculados considerando a equalização nas fases finais do alagamento.

5.5. Exceto como disposto no parágrafo 5.3.1, as aberturas fechadas por meio de tampas de portas de visita e de agulheiros rentes ao convés estanques à água, as tampas estanques à água de pequenas escotilhas, as portas corrediças estanques à água operadas à distância, as vigias do tipo que não abrem, bem como as portas de acesso estanques à água para as quais seja exigido que sejam mantidas fechadas no mar, não precisam ser consideradas.

6. Quando as divisórias horizontais estanques à água estiverem instaladas acima da linha d'água que está sendo considerada, o valor de s calculado para o compartimento, ou grupo de compartimentos, mais baixo deverá ser obtido multiplicando o valor como estabelecido no parágrafo 1.1 pelo fator de redução v_m , de acordo com o parágrafo 6.1, que representa a probabilidade de que os compartimentos acima da subdivisão horizontal não sejam alagados.

6.1. O fator v_m deverá ser obtido através da fórmula:

$$v_m = v(H_{j, n, m}, d) - v(H_{j, n, m-1}, d)$$

onde:

$H_{j, n, m}$ é a menor altura acima da linha de base, em metros, dentro da faixa longitudinal de $x_{1(j)} \dots x_{2(j+n-1)}$ da m^{th} divisória horizontal que seja considerada como limitando a extensão vertical do alagamento para os compartimentos avariados que estão sendo considerados;

$H_{j, n, m-1}$ é a menor altura acima da linha de base, em metros, dentro da faixa longitudinal de $x_{1(j)} \dots x_{2(j+n-1)}$ da $(m-1)^{\text{a}}$ divisória horizontal que seja considerada como limitando a extensão vertical do alagamento para os compartimentos avariados que estão sendo considerados;

j significa o extremo de ré dos compartimentos avariados que estão sendo considerados;

m representa cada divisória horizontal contada de baixo para cima a partir da linha d'água que está sendo considerada;

d é o calado em questão, como definido na Regra 2; e

x_1 e x_2 representam os extremos do compartimento, ou de um grupo de compartimentos, considerado na Regra 7-1.

6.1.1. Os fatores $v(H_{j, n, m}, d)$ e $v(H_{j, n, m-1}, d)$ deverão ser obtidos através das fórmulas:

$$v(H, d) = 0,8 \frac{(H - d)}{7,8}, \text{ se } (H_m - d) \text{ for inferior ou igual a } 7,8 \text{ m;}$$

$$v(H, d) = 0,8 + 0,2 \left[\frac{(H - d) - 7,8}{4,7} \right], \text{ em todos os outros casos,}$$

onde:

$v(H_{j, n, m}, d)$ deve ser considerado igual a 1, se H_m coincidir com a divisória estanque à água mais elevada do navio dentro da faixa de $(x_{1(j)} \dots x_{2(j+n-1)})$, e

$v(H_{j, n, 0}, d)$ deve ser considerado igual a 0.

Em nenhuma hipótese v_m deve ser considerado como sendo menor que zero ou maior que 1.

6.2. De um modo geral, cada contribuição dA para o índice A , no caso de subdivisões horizontais, é obtida através da fórmula:

$$dA = p_i \cdot [v_1 \cdot s_{\min 1} + (v_2 - v_1) \cdot s_{\min 2} + \dots + (1 - v_{m-1}) \cdot s_{\min m}]$$

onde:

v_m = valor v , calculado de acordo com o parágrafo 6.1;

s_{\min} = menor fator s para todas as combinações de avarias obtidas quando a avaria considerada se estende da altura considerada da avaria H_m para baixo.

Regra 7-3

Permeabilidade

1. Para os efeitos da compartimentagem e dos cálculos da estabilidade em avaria constantes das regras, a permeabilidade de cada compartimento em geral, ou de cada parte de um compartimento deverá ser a seguinte:

Compartimentos	Permeabilidade
Destinados a provisões	0,60
Ocupados por compartimentos habitáveis	0,95
Ocupados pelas máquinas	0,85
Espaços vazios	0,95
Destinados a líquidos	0 ou 0,95 ³⁶

2. Para os efeitos da compartimentagem e dos cálculos da estabilidade em avaria constantes das regras, a permeabilidade de cada compartimento em geral, ou de cada parte de um compartimento deverá ser a seguinte:

Compartimentos	Permeabilidade no calado d_s	Permeabilidade no calado d_p	Permeabilidade no calado d_1
Compartimentos para carga seca	0,70	0,80	0,95
contêineres	0,70	0,80	0,95
Compartimentos ro-ro	0,90	0,90	0,95
Carga de líquidos	0,70	0,80	0,95

3. Podem ser utilizados outros números de permeabilidade, se comprovados através de cálculos.

Regra 8

Exigências especiais relativas à estabilidade de navios de passageiros

1. Um navio de passageiros destinado a transportar 400 pessoas ou mais deverá ter uma compartimentagem estanque à água por ante-a-ré da antepara de colisão de modo que $s_i = 1$ para as três condições de alagamento nas quais se baseiam os cálculos do índice de compartimentagem e para uma avaria envolvendo todos os compartimentos dentro de 0,08L, medido a partir da perpendicular a vante.

2. Um navio de passageiros destinado a transportar 36 pessoas ou mais deve ser capaz de suportar uma avaria ao longo do casco até uma extensão como especificada no parágrafo 3. O atendimento a esta regra deverá ser obtido demonstrando que s_i , como definido na Regra 7-2, não é inferior a 0,9 para as três condições de alagamento em que se baseia o cálculo do índice de compartimentagem.

3. A extensão da avaria a ser considerada quando demonstrando o atendimento ao parágrafo 2 deve depender tanto de N, como definido na Regra 6, como de L_s , como definido na Regra 2, de modo que:

1. a extensão vertical da avaria se estenda da linha de base moldada do navio até um ponto até 12,5 m acima da localização do calado máximo da compartimentagem, como definido na Regra 2, a menos que uma menor extensão da avaria apresente um valor mais baixo de s_i , sendo que, neste caso, deve ser utilizada esta menor extensão;

2. quando tiverem que ser transportadas 400 pessoas ou mais, deve ser considerado um comprimento da avaria de 0,03 L_s , mas não inferior a 3 m, em qualquer ponto ao longo das chapas do costado, juntamente com uma penetração para dentro do navio de 0,1 B, mas não inferior a 0,75 m, medida a partir do costado do navio, perpendicularmente à linha de centro, no nível do calado máximo

da compartimentagem;

3. quando forem transportadas menos de 400 pessoas, o comprimento da avaria deve ser considerado em qualquer ponto ao longo do costado entre anteparas transversais estanques à água, desde que a distância entre duas anteparas transversais estanques à água adjacentes não seja inferior ao comprimento da avaria considerado. Se a distância entre duas anteparas transversais estanques à água adjacentes for inferior ao comprimento da avaria considerado, somente uma dessas anteparas deverá ser considerada eficaz para o efeito de demonstrar o atendimento ao parágrafo 2;

4. quando forem transportadas 36 pessoas, deve ser considerado um comprimento da avaria de 0,015 L_s, juntamente com uma penetração para dentro do navio de 0,05 B, mas não inferior a 0,75 m; e

5. quando forem transportadas mais de 36 pessoas, mas menos de 400, os valores do comprimento da avaria e da penetração para dentro do navio, utilizados na determinação da extensão considerada da avaria, devem ser obtidos através de uma interpolação linear entre os valores do comprimento da avaria e da penetração que se apliquem a navios que transportam 36 pessoas e 400 pessoas, como especificado nos subparágrafos .4 e .2.

Regra 8-1

Capacidade do sistema após um acidente que cause alagamento em navios de passageiros

1. Aplicação

Esta regra se aplica a navios de passageiros construídos em 1º de Julho de 2010 ou depois, aos quais se aplique a Regra II-2/21.³⁷

2. Disponibilidade de sistemas essenciais em caso de danos que causem alagamento³⁸

Um navio de passageiros deve ser projetado de modo que os sistemas especificados na Regra II-2/21.4 continuem em condições de funcionar quando o navio estiver submetido a um alagamento de qualquer compartimento estanque à água.

PARTE B-2

COMPARTIMENTAGEM, INTEGRIDADE DA ESTANQUEIDADE À ÁGUA E DA ESTANQUEIDADE AO TEMPO

Regra 9

Duplos-fundos em navios de passageiros e em navios de carga que não sejam navios-tanque

1. Deve ser instalado um duplo-fundo estendendo-se da anteparas de colisão até a anteparas do tanque de colisão a ré, na medida em que isto seja possível e compatível com o projeto e com o funcionamento apropriado do navio.

2. Quando for exigido que seja instalado um duplo-fundo, a parte interna do fundo deverá ser contínua até os costados do navio, de tal modo que proteja o fundo do navio até o bojo. Esta proteção será considerada satisfatória se a parte interna do fundo não ficar abaixo, em qualquer ponto, de um plano paralelo à linha da quilha e que esteja localizado a uma distância não inferior à distância h, medida a partir da linha da quilha, como calculada através da fórmula:

$$h = B/20$$

No entanto, em nenhum caso o valor de h deve ser inferior a 760 mm, e não precisa ser considerado como sendo maior do que 2.000 mm.

3. Os pequenos pocetos construídos no duplo-fundo relacionados com os dispositivos de esgoto dos porões, etc., não deverão se prolongar para baixo mais do que o necessário. É permitido, entretanto, um poceto que se estenda até a parte externa do fundo, na extremidade de ré do túnel do eixo. Outros pocetos (por exemplo, para óleo lubrificante sob as máquinas principais) podem ser permitidos pela Administração, se ela estiver convencida de que tais dispositivos asseguram uma proteção equivalente à proporcionada por um duplo-fundo que atenda o disposto nesta regra. Em nenhuma hipótese a distância vertical do fundo de tal poceto até um plano que coincida com a linha da quilha pode ser inferior a 500 mm.

4. Não é preciso instalar um duplo-fundo nas proximidades de tanques estanques à água, inclusive de tanques secos de tamanho razoável, desde que a segurança do navio não seja prejudicada no caso de uma avaria no fundo ou no costado.

5. No caso de navios de passageiros aos quais se apliquem as disposições da Regra 1.5, e que sejam empregados num serviço regular dentro dos limites de uma viagem internacional curta, como definido na regra III/3.22, a Administração pode permitir que seja dispensada a existência de um duplo-fundo, se estiver convencida de que a instalação de um duplo-fundo naquela parte não seria compatível com o projeto e com o funcionamento adequado do navio.

6. Qualquer parte de um navio de passageiros, ou de um navio de carga, que não seja dotada de um duplo-fundo de acordo com os parágrafos 1, 4 ou 5, deverá ser capaz de suportar avarias no fundo, como especificado no parágrafo 8, naquela parte do navio.

7. No caso de arranjos do fundo não usuais num navio de passageiros, ou num navio de carga, deverá ser demonstrado que o navio é capaz de suportar avarias no fundo, como especificado no parágrafo 8.

8. O atendimento aos parágrafos 6 ou 7 deve ser obtido demonstrando que s_i , quando calculado de acordo com a Regra 7-2, não é inferior a 1 para todas as condições de serviço, quando submetido a uma suposta avaria no fundo em qualquer ponto ao longo do fundo do navio, com uma extensão especificada em .2 abaixo para a parte do navio que foi afetada.

8.1. Alagamento de compartimentos que não tornem inoperantes a energia elétrica e a iluminação de emergência, as comunicações interiores, os sinais e outros dispositivos de emergência em outras partes do navio.

8.2. A extensão da suposta avaria deverá ser a seguinte:

	Para 0,3 a partir da perpendicular a vante do navio	Qualquer outra parte do navio
Extensão longitudinal	$1/3 L^{2/3}$ ou 14,5, a que for menor	$1/3 L^{2/3}$ ou 14,5, a que for menor
Extensão transversal	B/6 ou 10 m, a que for menor	B/6 ou 5 m, a que for menor
Extensão vertical, medida a partir da linha da quilha	B/20 ou 2m, a que for menor	B/20 ou 2m, a que for menor

8.3. Se qualquer avaria com uma extensão menor do que a da avara máxima especificada em .2 vier a resultar em condições mais graves, esta avaria deve ser considerada.

9. No caso de porões grandes e mais baixos em navios de passageiros, a Administração pode exigir uma altura maior do duplo-fundo, de no máximo B/10 ou 3 m, a que for menor, medida a partir da linha da quilha. Alternativamente, as avarias no fundo para estas áreas podem ser calculadas, de acordo com o parágrafo 8, mas considerando uma maior extensão vertical.

Regra 10

Construção de anteparas estanques à água

1. Toda antepara de compartimentagem estanque à água, seja ela transversal ou longitudinal, deverá ser construída tendo escantilhões como especificado na Regra 2.17. Em todos os casos, as anteparas de compartimentagem estanques à água deverão ser capazes de suportar pelo menos a pressão devida a uma coluna d'água que se eleve até o convés das anteparas.

2. Os degraus e reentrâncias nas anteparas estanques à água deverão tão resistentes quanto os locais em que se encontram.

Regra 11

Testes iniciais de anteparas estanques à água, etc.

1. O teste dos espaços ou compartimentos estanques à água não destinados a conter líquidos e dos porões de carga destinados a conter lastro, enchendo-os com água, não é obrigatório. Quando não for realizado o teste enchendo-os com água, deverá ser realizado, quando possível, um teste utilizando uma mangueira. Este teste deverá ser feito no estágio mais avançado da prontificação do navio. Quando não for possível fazer um teste com uma mangueira devido a possíveis danos às máquinas, ao isolamento de equipamentos elétricos ou a itens de aparelhamento do navio, ele poderá ser substituído por um exame visual cuidadoso das conexões soldadas, complementado onde for considerado necessário por meios tais como um teste com corante penetrante, ou um teste de vazamento utilizando ultrassom, ou um teste equivalente. Em qualquer caso deve ser realizada uma inspeção minuciosa das anteparas estanques à água.

2. O tanque de colisão de vante, o duplo-fundo (inclusive as quilhas tipo duto) e os revestimentos internos deverão ser testados com água, com uma coluna correspondente às exigências da Regra 10.1.

3. Os tanques que são destinados a conter líquidos, e que fazem parte da compartimentagem estanque à água do navio, deverão ser testados para verificar a sua estanqueidade e a sua resistência estrutural com água, com uma coluna correspondente à sua pressão de projeto. Em nenhuma hipótese a coluna d'água deve ter uma altura menor do que a da parte superior das canalizações de ar, ou estar abaixo de um nível de 2,4 m acima da parte superior do tanque, a que for maior.

4. Os testes mencionados nos parágrafos 2 e 3 têm a finalidade de assegurar que os dispositivos estruturais da compartimentagem sejam estanques à água, e não devem ser consideradas como um teste de adequabilidade de qualquer compartimento para armazenamento de óleo combustível ou para outras finalidades especiais, para o que pode ser exigido um teste de natureza superior, dependendo da altura a que o líquido tiver acesso no tanque ou em suas conexões.

Regra 12

Anteparas do tanque de colisão e dos compartimentos de máquinas, túneis do eixo, etc.

1. Deverá ser instalada uma anteparas de colisão, que deverá ser estanque à água até o convés das anteparas. Esta anteparas deverá estar localizada a uma distância da perpendicular a vante não inferior a 0,05 L, ou 10 m, a que for menor, e, exceto como puder ser permitido pela Administração, não superior a 0,08 L, ou 0,05 L + 3 m, a que for maior.

2. Quando qualquer parte do navio abaixo da linha d'água se prolongar por ante-a-vante da perpendicular a vante, por exemplo, uma proa bulbosa, as distâncias estipuladas no parágrafo 1 deverão ser medidas a partir de um ponto:

2.1. na metade do comprimento daquela extensão; ou

2.2. a uma distância de 0,015 L por ante-a-vante da perpendicular a vante; ou

2.3. a uma distância de 3 m por ante-a-vante da perpendicular a vante, o que apresentar a menor medida.

3. A anteparas pode ter degraus ou reentrâncias, desde que estejam dentro dos limites estabelecidos no parágrafo 1 ou 2.

4. Não deverão ser instaladas portas, portas de visita, aberturas de acesso, dutos de ventilação ou quaisquer outras aberturas na anteparas de colisão abaixo do convés das anteparas.

5.1. Exceto como disposto no parágrafo 5.2, a anteparas de colisão pode ser perfurada abaixo do convés das anteparas, no máximo por uma canalização, para conduzir o fluido existente no tanque de colisão de vante, desde que a canalização seja dotada de uma válvula de interceptação que possa ser acionada de um ponto acima do convés das anteparas, ficando a caixa da válvula fixada à anteparas de colisão, na parte interna do tanque de colisão, desde que a válvula seja facilmente acessível em todas as condições de serviço e que o compartimento em que ela estiver localizada não seja um compartimento de carga. Todas as válvulas deverão ser de aço, de bronze ou de outro material dúctil aprovado. Não são aceitáveis válvulas de ferro fundido ou de outro material semelhante.

5.2. Se o tanque de colisão de vante for dividido para conter dois tipos diferentes de líquidos, a Administração pode permitir que a anteparas de colisão seja perfurada abaixo do convés das anteparas por duas canalizações, cada uma das quais sendo dotada de uma válvula, como exigido no parágrafo 5.1, desde que a Administração esteja convencida de que não existe alternativa possível para a instalação de uma segunda canalização e que, levando em consideração a subdivisão adicional instalada no tanque de colisão de vante, a segurança do navio seja mantida.

6. Quando houver uma longa estrutura na proa, a anteparas de colisão deverá ser prolongada, de modo a ficar estanque ao tempo, até o próximo convés acima do convés das anteparas. Este prolongamento não precisa ser instalado exatamente acima da anteparas inferior, desde que esteja localizado dentro dos limites estabelecidos no parágrafo 1 ou 2, com a exceção permitida pelo parágrafo 7, e que a parte do convés que forma o degrau seja tornada efetivamente estanque ao tempo. O prolongamento deverá estar disposto de tal modo que impeça a possibilidade da porta da proa causar danos a ele em caso de avaria, ou do desprendimento, de uma porta da proa.

7. Quando houver portas da proa instaladas e uma rampa de carregamento inclinada fizer parte do prolongamento da anteparas de colisão acima do convés das anteparas, a rampa deverá ser estanque ao tempo ao longo de todo o seu comprimento. Nos navios de carga, a parte da rampa que estiver a mais de 2,3 m acima do convés das anteparas poderá se prolongar por ante-a-vante do limite especificado no parágrafo 1 ou 2. As rampas que não atenderem às exigências acima não deverão ser

consideradas como sendo um prolongamento da anteparas de colisão.

8. O número de aberturas no prolongamento da anteparas de colisão acima do convés da borda livre deve ser restringido ao mínimo compatível com o projeto e com a operação normal do navio. Todas essas aberturas deverão poder ser fechadas de modo a ficarem estanques ao tempo.

9. Deverão ser instaladas anteparas separando a praça de máquinas dos compartimentos de carga e dos compartimentos habitáveis na proa e na popa, e tornadas estanques à água até o convés das anteparas. Nos navios de passageiros deverá ser instalada também uma anteparas no tanque de colisão de ré e tornada estanque à água até o convés das anteparas. A anteparas do tanque de colisão de ré poderá, entretanto, formar um degrau abaixo do convés das anteparas, desde que o grau de segurança do navio, com relação à compartimentagem, não seja diminuído por isto.

10. Em todos os casos, os tubos telescópicos deverão estar encerrados em compartimentos estanques à água, de volume razoável. Nos navios de passageiros a bucha do eixo deverá estar localizada num túnel do eixo estanque à água, ou em outro espaço ou compartimento estanque à água separado do compartimento do tubo telescópico, e com um volume tal que, se for alagado por um vazamento através da bucha do eixo, o convés das anteparas não ficará submerso. Nos navios de carga poderão ser tomadas outras medidas para minimizar o perigo da água penetrar no navio em caso de avaria nos dispositivos do tubo telescópico, a critério da Administração.

Regra 13

Aberturas em anteparas estanques à água abaixo do convés das anteparas em navios de passageiros

1. O número de aberturas nas anteparas estanques à água deverá ser reduzido ao mínimo compatível com o projeto e com a operação adequada do navio, e deverá haver meios satisfatórios para fechar essas aberturas.

2.1. Quando canalizações, embornais, cabos elétricos, etc. passarem através de anteparas estanques à água, deverão ser tomadas medidas para assegurar a integridade da estanqueidade à água das anteparas.

2.2. Não deverão ser permitidas válvulas que não façam parte de um sistema de canalizações em anteparas estanques à água.

2.3. Não deverá ser utilizado chumbo ou outros materiais sensíveis ao calor em sistemas que atravessam anteparas estanques à água, onde a deterioração de tais sistemas em caso de incêndio iria comprometer a integridade da estanqueidade à água dessas anteparas.

3. Não são permitidas portas, portas de visita ou aberturas de acesso em anteparas transversais estanques à água que dividam um compartimento de carga de outro compartimento de carga contíguo, exceto como disposto no parágrafo 9.1 e na Regra 14.

4. Sujeito ao parágrafo 10, não deverá haver mais de uma porta, com exceção das portas dos túneis dos eixos, em cada anteparas transversal estanque à água dentro de compartimentos que contenham as máquinas principais e auxiliares da propulsão, inclusive as caldeiras que atendem às necessidades da propulsão. Quando houver dois ou mais eixos, os túneis deverão ser ligados por uma passagem de intercomunicação. Deverá haver apenas uma porta entre o compartimento de máquinas e os compartimentos dos túneis, quando houver dois eixos, e apenas duas portas, quando houver mais de dois eixos. Todas essas portas deverão ser do tipo correção e deverão estar localizadas de modo a terem as suas soleiras o mais alto possível. O comando manual para a operar essas portas de um local acima do convés das anteparas deverá estar localizado fora dos compartimentos que contêm as máquinas.

5.1. As portas estanques, exceto como disposto no parágrafo 9.1 ou na Regra 14, deverão ser portas corrediças de acionamento mecânico que atendam às exigências do parágrafo 7, sendo capazes de ser fechadas simultaneamente do console central de operação localizado no passadiço, em não mais do que 60 segundos com o navio aprumado.

5.2. Os meios de operação de qualquer porta corrediça estanque à água, quer sejam acionados mecanicamente ou manualmente, deverão ser capazes de fechar a porta com o navio adernado 15° para qualquer bordo. Também deverão ser consideradas as forças que possam atuar em qualquer lado da porta, como possa ocorrer quando a água estiver passando através da abertura, exercendo uma pressão estática equivalente a uma altura d'água de pelo menos 1 m acima do batente, na linha de centro da porta.

5.3. Os controles das portas estanques à água, inclusive as canalizações hidráulicas e os cabos elétricos, deverão ser mantidos o mais próximo possível da antepara em que estão instaladas essas portas, para minimizar a probabilidade de que sejam envolvidos em qualquer avaria que o navio possa vir a sofrer. A localização das portas estanques à água e dos seus controles deverá ser tal que se o navio sofrer uma avaria até um quinto da boca do navio, como definida na regra 2, sendo essa distância medida perpendicularmente à linha de centro no nível do calado máximo da compartimentagem, a operação das portas estanques à água que estiverem afastadas da parte avariada do navio não seja prejudicada.

6. Todas as portas corrediças estanques à água acionadas mecanicamente deverão ser dotadas de meios de indicação que deverão mostrar, em todos os pontos de operação remota, se as portas estão abertas ou fechadas. Só deverá haver pontos de acionamento remoto no passadiço, como exigido pelo parágrafo 7.1.5, e no local acima do convés das anteparas onde a operação manual for exigida pelo parágrafo 7.1.4.

7.1. Toda porta corrediça estanque à água acionada mecanicamente:

7.1.1. deverá ter um movimento vertical ou horizontal;

7.1.2. deverá, sujeito ao disposto no parágrafo 10, ser limitada normalmente a uma abertura máxima que dê uma passagem desobstruída de 1,2 m. A Administração pode permitir portas maiores, somente na medida considerada necessária para a operação eficaz do navio, desde que sejam levadas em consideração outras medidas de segurança, inclusive as seguintes:

7.1.2.1. deverá ser dada uma atenção especial à resistência da porta e aos seus dispositivos de fechamento para impedir vazamentos; e

7.1.2.2. a porta deverá estar localizada a uma distância equivalente a B/5 mais para dentro do navio em relação à zona de avaria;

7.1.2.3. deverá ser dotada dos equipamentos necessários para abrir e fechar a porta utilizando energia elétrica, energia hidráulica, ou qualquer outra forma de energia que seja aceitável para a Administração;

7.1.2.4. deverá ser dotada de um mecanismo individual operado manualmente. Deverá ser possível abrir e fechar a porta na própria porta de qualquer dos lados e, além disto, fechar a porta de um local acessível acima do convés das anteparas com o movimento de uma volta inteira de uma manivela, ou com algum outro movimento que proporcione o mesmo grau de segurança que seja aceitável para a Administração. O sentido de rotação ou a direção de outro movimento deve estar claramente indicado em todos os locais de operação. O tempo necessário para o fechamento completo da porta, quando operando manualmente, não deverá ultrapassar 90 segundos com o navio aprumado;

7.1.2.5. deverá ser dotada de controles para abrir e fechar a porta por acionamento

mecânico dos dois lados da porta e, também, para fechar a porta por acionamento mecânico do console central de operação do passadiço;

7.1.2.6. deverá ser dotada de um sinal sonoro, diferente de qualquer outro alarme existente na área, que soará sempre que a porta for fechada à distância por acionamento mecânico, e que deverá soar pelo menos por cinco segundos, mas não por mais de dez segundos, antes que a porta comece a se mover e deverá continuar soando até que a porta esteja completamente fechada. No caso de operação manual à distância, é suficiente que o sinal sonoro soe somente quando a porta estiver se movendo. Além disto, em áreas de passageiros e em áreas de alto ruído ambiental, a Administração pode exigir que o sinal sonoro seja complementado por um sinal visual intermitente na porta; e

7.1.2.7. deverá haver uma velocidade de fechamento aproximadamente uniforme quando acionada mecanicamente. O tempo de fechamento, do momento em que a porta começa a se movimentar até o instante em que atinge a posição de completamente fechada, em nenhum caso deverá ser menor que 20 segundos nem maior que 40 segundos, com o navio apurado.

7.2. A energia elétrica necessária para as portas corrediças estanques à água deverá ser fornecida pelo quadro elétrico de emergência, seja diretamente ou através de um quadro de distribuição exclusivo, localizado acima do convés das anteparas. O controle, a indicação e os alarmes relacionados com as portas deverão ser alimentados pelo quadro elétrico de emergência, seja diretamente ou através de um quadro de distribuição exclusivo localizado acima do convés das anteparas e capaz de ser automaticamente alimentado pela fonte de energia elétrica de transição de emergência exigida pela regra 42.3.1.3 em caso de falha da fonte principal ou da fonte de emergência de energia elétrica.

7.3. As portas corrediças estanques à água acionadas mecanicamente devem possuir:

7.3.1. um sistema hidráulico centralizado com duas fontes de energia independentes, cada uma consistindo de um motor e de uma bomba capazes de fechar simultaneamente todas as portas. Além disso, deverá haver, para toda instalação, acumuladores hidráulicos de capacidade suficiente para operar todas as portas pelo menos três vezes, isto é, fechada-aberta-fechada, contra uma banda adversa de 15°. Este ciclo de operação deverá ser capaz de ser realizado quando o acumulador estiver com a pressão necessária para dar partida na bomba. O fluido utilizado deverá ser escolhido levando em consideração as temperaturas prováveis de serem encontradas pela instalação durante o seu serviço. O sistema de acionamento mecânico deverá ser projetado de modo a minimizar a possibilidade de que uma única avaria na canalização hidráulica venha a afetar adversamente a operação de mais de uma porta. O sistema hidráulico deverá ser dotado de um alarme de nível baixo para os reservatórios de fluido hidráulico que servem ao sistema de acionamento mecânico e de um alarme de baixa expressão de gás, ou de outro meio eficaz de monitorar a perda da energia armazenada nos acumuladores hidráulicos. Esses alarmes devem ser sonoros e visuais e deverão estar localizados no console central de operação no passadiço; ou

7.3.2. um sistema hidráulico independente para cada porta, com cada fonte de energia consistindo de um motor e de uma bomba capazes de abrir e fechar a porta. Além disto, deverá haver um acumulador hidráulico com capacidade suficiente para operar a porta pelo menos três vezes, isto é, fechada-aberta-fechada, contra uma banda adversa de 15°. Este ciclo de operação deve ser capaz de ser realizado quando o acumulador estiver com a pressão necessária para dar partida na bomba. O fluido utilizado deverá ser escolhido levando em consideração as temperaturas prováveis de serem encontradas pela instalação durante o seu serviço. Deve haver, no console central de operação no passadiço, um alarme coletivo de baixa pressão de gás, ou outro meio eficaz de monitorar a perda da energia armazenada nos acumuladores hidráulicos. Deverá haver também uma indicação da perda da energia armazenada em cada local de operação local; ou

7.3.3. um sistema elétrico independente e um motor para cada porta, com cada fonte de

energia consistindo de um motor capaz de abrir e fechar a porta. A fonte de energia deverá ser capaz de ser alimentada automaticamente pela fonte de transição de energia elétrica de emergência, como exigido pela regra 42.4.2 – no caso de avaria da fonte de energia elétrica principal ou de emergência, e com capacidade suficiente para operar a porta pelo menos três vezes, isto é, aberta-fechada-aberta, contra uma banda adversa de 15°.

Para os sistemas especificados nos parágrafos 7.3.1, 7.3.2 e 7.3.3, devem ser tomadas as seguintes medidas: Os sistemas de energia para as portas corredeiras estanques à água acionadas mecanicamente deverão estar separados de qualquer outro sistema de energia. Uma única avaria nos sistemas elétricos ou hidráulicos de acionamento, exceto no atuador hidráulico, não deverá impedir a operação manual de qualquer porta.

7.4. Deverá haver volantes ou punhos de controle em cada lado da antepara, a uma altura mínima de 1,6 m acima do piso, e devem estar dispostos de tal modo que permitam que as pessoas que passam pela abertura da porta segurem os dois volantes na posição de aberto sem serem capazes de colocar acidentalmente o mecanismo de fechamento por acionamento mecânico em funcionamento. A direção do movimento dos volantes na abertura e no fechamento da porta deverá ser na direção do movimento da porta e deverá estar claramente indicada.

7.5. Na medida do possível, os equipamentos elétricos e os componentes das portas estanques à água deverão estar localizados acima do convés das anteparas e fora das áreas e de compartimentos perigosos.

7.6. A vedação dos componentes elétricos necessariamente localizados abaixo do convés das anteparas deverão proporcionar uma proteção adequada contra a entrada de água.³⁹

7.7. Os circuitos de energia elétrica, de controle, de indicação e de alarme deverão ser protegidos contra falhas, de tal modo que uma falha num circuito de uma porta não venha a causar uma falha num circuito de qualquer outra porta. Curtos-circuitos ou outras falhas nos circuitos de alarme ou de indicação de uma porta não deverão resultar numa perda de energia para a operação daquela porta. Os dispositivos deverão ser tais que um vazamento de água que atinja os equipamentos elétricos localizados abaixo do convés das anteparas não faça com que a porta abra.

7.8. Uma única falha elétrica no sistema de acionamento ou de controle de uma porta corredeira estanque à água acionada mecanicamente não deverá fazer com que uma porta que está fechada, abra. A disponibilidade de alimentação de energia deverá ser continuamente monitorada de um ponto do circuito elétrico que esteja o mais perto possível de cada um dos motores exigidos pelo parágrafo 7.3. A perda de qualquer dessas alimentações de energia deverá ativar um alarme sonoro e visual no console central de operações no passadiço.

8.1. O console central de operação no passadiço deverá possuir uma chave de comando mestre com dois modos de controle: um modo de “controle local”, que deverá permitir que qualquer porta seja aberta e fechada no local após ter sido utilizada sem fechamento automático, um modo “portas fechadas”, que deverá fechar automaticamente qualquer porta que esteja aberta. O modo “portas fechadas” deverá permitir que as portas sejam abertas no local e deverá automaticamente fechar novamente as portas ao ser liberado o mecanismo de controle local. A chave de comando mestre deverá estar normalmente no modo de “controle local”. O modo “portas fechadas” só deverá ser utilizado numa emergência ou com a finalidade de teste. Deverá ser dada uma atenção especial à confiabilidade da chave de comando mestre.

8.2. O console central de operação no passadiço deverá ser dotado de um diagrama mostrando a localização de cada porta, com indicadores visuais para mostrar se cada porta está aberta

ou fechada. Uma luz vermelha deverá indicar que uma porta está totalmente aberta e uma luz verde deverá indicar que uma porta está totalmente fechada. Quando a porta for fechada à distância, a luz vermelha deverá indicar a posição intermediária, piscando. O circuito de indicação deverá ser independente do circuito de controle para cada porta.

8.3. Do console central de operação não deverá ser possível abrir qualquer porta à distância.

9.1. Se a Administração estiver convencida de que essas portas são essenciais, poderão ser instaladas portas estanques à água satisfatoriamente construídas em anteparas estanques à água que dividem a carga entre compartimentos do convés. Estas portas deverão ser articuladas com dobradiças, de rolamentos ou corrediças, mas não deverão ser controladas à distância. Elas deverão ser instaladas no nível mais elevado, o mais longe possível das chapas do casco, mas em nenhuma hipótese as suas margens verticais mais próximas do casco deverão estar localizadas a uma distância das chapas do casco que seja inferior a um quinto da boca do navio, como definida na Regra 2, sendo esta distância medida perpendicularmente à linha de centro no nível do calado máximo da compartimentagem.

9.2. Se alguma destas portas tiver que dar acesso durante a viagem, elas deverão ser dotadas de um dispositivo que impeça uma abertura não autorizada. Quando for proposto instalar estas portas, a sua quantidade e os seus dispositivos deverão receber uma atenção especial da Administração.

10. Não deverão ser permitidas chapas portáteis em anteparas, exceto nos compartimentos de máquinas. A Administração pode permitir que no máximo uma porta corrediça estanque à água, acionada mecanicamente, seja substituída em cada antepara estanque à água maior do que as especificadas no parágrafo 7.1.2 por essas chapas portáteis, desde que essas portas sejam destinadas a permanecer fechadas durante a navegação, exceto no caso de uma necessidade urgente, a critério do comandante. Essas portas não precisam atender às exigências do parágrafo 7.1.4 com relação ao fechamento completo em 90 segundos por um mecanismo operado manualmente.

11.1 Quando dutos ou túneis para acesso de canalizações dos alojamentos da tripulação às praças de caldeiras, ou para qualquer outra finalidade, passarem através de anteparas estanques à água, esses dutos ou túneis deverão ser estanques à água e estar de acordo com as exigências da Regra 16-1. O acesso a pelo menos uma das extremidades de cada túnel ou duto destes, se for utilizado como passagem no mar, deverá ser feito através de um duto que seja estanque à água até uma altura suficiente para permitir o acesso acima do convés das anteparas. O acesso à outra extremidade do duto ou do túnel poderá ser feito através de uma porta estanque à água, do tipo exigido pela sua localização no navio. Estes dutos ou túneis não deverão se prolongar através da primeira antepara de compartimentagem por ante-a-ré da antepara de colisão.

11.2. Quando for proposto instalar túneis que perfurem anteparas estanques à água, estes túneis deverão receber uma atenção especial da Administração.

11.3. Quando dutos relacionados com carga refrigerada e dutos de ventilação ou de extração forçada passarem através de uma ou mais anteparas estanques à água, os meios de fechamento dessas aberturas deverão ser acionadas mecanicamente e deverão poder ser fechadas de um ponto central localizado acima do convés das anteparas.

Regra 13-1

Aberturas em anteparas estanques à água e em conveses internos em navios de carga

1. O número de aberturas em subdivisões estanques à água deve ser mantido num mínimo

compatível com o projeto e com o funcionamento adequado do navio. Quando for necessário haver a penetração de anteparas estanques à água e de conveses internos para proporcionar acesso para a passagem de canalizações, de ventilação, de cabos elétricos, etc., deverão ser tomadas medidas para manter a integridade da estanqueidade à água. A Administração pode permitir um abrandamento das exigências relativas à estanqueidade à água de aberturas acima do convés da borda livre, desde que seja demonstrado que qualquer alagamento progressivo pode ser facilmente controlado e que a segurança do navio não está prejudicada.

2. As portas existentes para assegurar a integridade da estanqueidade à água de aberturas internas que sejam utilizadas no mar devem ser portas corrediças estanques à água, capazes de serem fechadas à distância do passadiço e, também, de serem operadas no local, de cada lado da antepara. No local de controle deverá haver indicadores mostrando se as portas estão abertas ou fechadas, e um alarme sonoro no fechamento da porta. A energia, o controle e os indicadores devem poder funcionar em caso de falha na energia elétrica principal. Deve ser dada uma atenção especial a minimizar o efeito de falhas no sistema de controle. Toda porta corrediça estanque à água, acionada mecanicamente, deverá ser dotada de um mecanismo individual acionado manualmente. Deverá ser possível abrir e fechar a porta manualmente dos dois lados da própria porta.

3. As portas de acesso e as tampas das escotilhas de acesso normalmente fechadas no mar, destinadas a assegurar a integridade da estanqueidade à água de aberturas internas, deverão ser dotadas de meios de indicação, no local e no passadiço, mostrando se estas portas ou tampas de escotilhas estão abertas ou fechadas. Deve ser afixado um aviso em cada uma destas portas ou tampas de escotilha, informando que ela não deve ser deixada aberta.

4. Poderão ser instaladas portas estanques à água ou rampas construídas satisfatoriamente para subdividir grandes compartimentos de carga, desde que a Administração esteja convencida de que essas portas ou rampas sejam essenciais. Essas portas ou rampas poderão ser portas ou rampas articuladas com dobradiças, de rolamentos ou corrediças, mas não deverão ser controladas à distância. Se alguma dessas portas ou rampas tiver que dar acesso durante a viagem, elas deverão ser dotadas de um dispositivo que impeça uma abertura não autorizada.

5. Outros dispositivos de fechamento que sejam mantidos permanentemente fechados no mar, para assegurar a integridade da estanqueidade à água de aberturas internas, deverão ser dotados de um aviso afixado em cada um destes dispositivos informando que ele deve ser mantido fechado. As portas de visita dotadas de tampas aparafusadas, com parafusos bem apertados, não precisam ser marcadas deste modo.

Regra 14

Navios de passageiros transportando veículos de carga e o pessoal que os acompanha

1. Esta regra se aplica a navios de passageiros projetados ou adaptados para o transporte de veículos de carga e do pessoal que os acompanha.

2. Se num navio destes o número total de passageiros, que inclui o pessoal que acompanha os veículos, não exceder $12 + A_d/25$, onde A_d = área total de convés (metros quadrados) dos compartimentos disponíveis para o armazenamento de veículos de carga quando a altura livre no local de armazenamento e na entrada de tais compartimentos não for menor do que 4 m, aplicam-se as disposições das Regras 13.9.1 e 13.9.2, com relação a portas estanques à água, exceto que as portas podem ser instaladas, em qualquer nível, em anteparas estanques à água que dividem os compartimentos de carga. Além disto, são exigidos indicadores no passadiço para mostrar automaticamente quando cada

porta estiver fechada e quando todos os seus dispositivos de fechamento estiverem aplicados.

3. O navio pode não ser certificado para um número maior de passageiros do que o considerado no parágrafo 2, se tiver sido instalada uma porta estanque à água de acordo com esta regra.

Regra 15

Aberturas nas chapas do casco abaixo do convés das anteparas de navios de passageiros e do convés da borda livre de navios de carga

1. O número de aberturas nas chapas do casco deverá ser reduzido ao mínimo compatível com o projeto e com o adequado funcionamento do navio.

2. A disposição e a eficiência dos meios de fechamento de qualquer abertura nas chapas do casco deverão ser compatíveis com a finalidade a que se destinam e ao local em que estão instalados e, de um modo geral, deverão ser aprovados pela Administração.

3.1. Sujeito às exigências da Convenção Internacional sobre Linhas de Carga em vigor, não deverá ser instalada qualquer vigia numa posição tal que ainda fique abaixo de uma linha traçada no costado, paralela ao convés das anteparas e tendo o seu ponto mais baixo a uma distância correspondente a 2,5% da boca do navio acima do calado máximo da compartimentagem, ou 500 mm, a que for maior.

3.2. Todas as vigias cujas partes inferiores estiverem abaixo do convés das anteparas de navios de passageiros, e do convés da borda livre de navios de carga, como permitido pelo parágrafo 3.1, deverão ser confeccionadas de tal modo que impeçam efetivamente que qualquer pessoa possa abri-las sem a autorização do comandante do navio.

4. Em todas as vigias deverão ser instaladas tampas eficientes com dobradiças, pelo lado de dentro, dispostas de tal modo que possam ser fácil e efetivamente fechadas e vedadas de modo a ficarem estanques à água, exceto que por ante-a-ré de um ponto localizado a um oitavo do comprimento do navio a partir da perpendicular a vante e acima de uma linha traçada no costado, paralelamente ao convés das anteparas e tendo o seu ponto mais baixo a uma altura de 3,7 m mais 2,5% da boca do navio acima da maior calado da compartimentagem, as tampas das vigias podem ser portáteis nos compartimentos habitáveis de navios de passageiros, exceto nos alojamentos de passageiros de terceira classe, a menos que, pela Convenção Internacional sobre Linhas de Carga, seja exigido que as tampas das vigias sejam fixadas de maneira permanente em suas posições corretas. Estas tampas de vigias portáteis deverão ficar acondicionadas ao lado das vigias a que servem.

5.1. Não deverão ser instaladas vigias em quaisquer compartimentos que sejam adequados exclusivamente para o transporte de carga ou de carvão.

5.2. Podem ser instaladas vigias, entretanto, em compartimentos adequados alternativamente para o transporte de carga ou de passageiros, mas elas deverão ser confeccionadas de tal modo que impeçam efetivamente que uma pessoa possa abri-las, ou as suas tampas, sem a autorização do comandante.

6. Não deverão ser instaladas vigias para ventilação automática nas chapas do casco abaixo do convés das anteparas de navios de passageiros e do convés da borda livre de navios de carga, sem a autorização específica da Administração.

7. O número de embornais, de descargas sanitárias e de outras aberturas semelhantes nas chapas do casco deverá ser reduzido ao mínimo, seja fazendo cada descarga servir ao maior número possível de canalizações sanitárias e de outras canalizações, ou de qualquer outra maneira satisfatória.

8.1. Todas as admissões e descargas existentes nas chapas do casco deverão ser dotadas de dispositivos eficientes e acessíveis para impedir a entrada acidental de água no navio.

8.2.1. Sujeito às exigências da Convenção Internacional sobre Linhas de Carga em vigor, e exceto como disposto no parágrafo 8.3, toda descarga separada que passe através das chapas do casco, vindo de compartimentos abaixo do convés das anteparas de navios de passageiros e do convés da borda livre de navios de carga, deverá ser dotada de uma válvula de retenção automática dotada de um meio eficaz para fechá-la de um local acima do convés das anteparas, ou de duas válvulas de retenção automáticas sem um meio de fechamento eficaz, desde que a válvula localizada mais para dentro do navio esteja situada acima do maior calado da compartimentagem e esteja sempre acessível para inspeção nas condições de serviço. Quando houver uma válvula com um meio de fechamento eficaz, o local do seu acionamento acima do convés das anteparas deverá estar sempre facilmente acessível e deverá haver meios para indicar se a válvula está aberta ou fechada.

8.2.2. As exigências da Convenção Internacional sobre Linhas de Carga em vigor deverão se aplicar às descargas que passam através das chapas do casco vindo de compartimentos abaixo do convés das anteparas de navios de passageiros e do convés da borda livre de navios de carga.

8.3. As admissões do mar e as descargas para o mar, principais e auxiliares, dos compartimentos de máquinas, relacionadas com o funcionamento das máquinas deverão ser dotadas de válvulas facilmente acessíveis entre as canalizações e as chapas do casco, ou entre as canalizações e as caixas confeccionadas e fixadas às chapas do casco. Em compartimentos de máquinas guarnecidos, as válvulas podem ser controladas no local e deverão ser dotadas de indicadores mostrando se estão abertas ou fechadas.

8.4. As peças móveis que atravessam as chapas do casco abaixo do maior calado da compartimentagem deverão ser dotadas de um dispositivo de vedação estanque à água que seja aceitável para a Administração. A bucha interna deverá estar localizada dentro de um espaço estanque à água, com um volume tal que, se for alagado, o convés das anteparas não ficará submerso. A Administração pode exigir que se tal compartimento for alagado, a energia elétrica e a iluminação essencial ou de emergência, as comunicações interiores, os sinais e outros dispositivos de emergência devam continuar disponíveis em outras partes do navio.

8.5. Todos os acessórios e válvulas instalados no casco, exigidos por esta regra, deverão ser de aço ou de outro material dúctil equivalente aprovado. Não são aceitáveis válvulas de aço fundido ou de outro material semelhante. Todas as canalizações a que se refere esta regra deverão ser de aço ou de outro material equivalente que seja aprovado pela Administração.

9. O portaló, as aberturas para carga e para recebimento de combustível instalados abaixo do convés das anteparas de navios de passageiros e do convés da borda livre de navios de carga deverão ser estanques à água e, em hipótese alguma, ser instalados de modo a ter o seu ponto mais baixo abaixo do calado máximo da compartimentagem.

10.1. As aberturas internas de toda dala para cinza, dala para lixo, etc. deverão ser dotadas de uma tampa eficiente.

10.2. Se a abertura interna estiver localizada abaixo do convés das anteparas de navios de passageiros e do convés da borda livre de navios de carga, a tampa deverá ser estanques à água e, além disto, deverá haver uma válvula de retenção automática na dala, numa posição facilmente acessível acima da maior calado da compartimentagem.

Aberturas externas em navios de carga

1. É exigido que todas as aberturas externas que dêem para compartimentos considerados intactos na análise de avarias, que estejam abaixo da linha d'água final da avaria, sejam estanques à água.

2. As aberturas externas que de acordo com o parágrafo 1 é exigido que sejam estanques à água deverão, exceto as tampas das escotilhas de carga, ser dotadas de indicadores localizados no passadiço.

3. As aberturas nas chapas do casco abaixo do convés que limita a extensão vertical da avaria deverão ser dotadas de um dispositivo que impeça a sua abertura não autorizada, se forem facilmente acessíveis durante a viagem.

4. Outros dispositivos de fechamento que sejam mantidos permanentemente fechados no mar para garantir a integridade da estanqueidade à água das aberturas externas deverão ser dotados de um aviso afixado em cada um, informando que ele deve ser mantido fechado. As portas de visita dotadas de tampas fixadas com parafusos firmemente apertados não precisam ser marcadas assim.

Regra 16

Construção e testes iniciais de portas, vigias, etc. estanques à água

1. Em todos os navios:

1.1. o projeto, os materiais e a construção de todas as portas, vigias, portaló e aberturas para carga, válvulas, canalizações, dalas para cinza e dalas para lixo estanques à água mencionados nestas regras deverão ser aprovados pela Administração;

1.2. essas válvulas, portas e mecanismos deverão estar adequadamente marcados, para assegurar que possam ser corretamente utilizados para proporcionar a segurança máxima; e

1.3. as armações das portas verticais estanques à água não deverão ter sulcos no fundo, nos quais possa acumular sujeira e impedir que a porta feche corretamente.

2. Nos navios de passageiros e nos navios de carga, as portas estanques à água deverão ser testadas por meio de uma pressão de água até a pressão de uma coluna d'água a que possam ser submetidas no estágio final ou intermediário de um alagamento. Quando o teste de uma determinada porta não for feito devido a um possível dano no isolamento ou em alguns equipamentos, o teste daquela porta pode ser substituído por um teste de pressão de um protótipo de cada tipo e de cada tamanho de porta, com uma pressão de teste correspondente a pelo menos a coluna d'água exigida para o local a que ele se destina. O teste do protótipo deverá ser feito antes da porta ser instalada. O método de instalação e o procedimento para instalar a porta a bordo deverão corresponder ao do teste do protótipo. Quando instalada a bordo, cada porta deverá ser testada para verificar o correto assentamento entre a antepara, a armação e a porta.

Regra 16-1

Construção e testes iniciais de conveses, dutos, etc. estanques à água

1. Os conveses, dutos, túneis, dutos da quilha e tubos de ventilação estanques à água deverão ter a mesma resistência que as anteparas nos níveis correspondentes. Os meios utilizados para torná-los estanques à água, e os dispositivos adotados para fechar as aberturas neles existentes, deverão ser aprovados pela Administração. Os tubos de ventilação e os dutos estanques à água deverão se

prolongar pelo menos até o convés das anteparas em navios de passageiros e até o convés da borda livre em navios de carga.

2. Quando um duto de ventilação que passa através de uma estrutura penetrar no convés das anteparas, o duto deverá ser capaz de suportar a pressão de água que puder estar presente no seu interior, após ter lido levado em consideração o ângulo de banda máximo permissível durante os estágios intermediários do alagamento, de acordo com a Regra 7-2.

3. Quando todo o duto que penetrou no convés das anteparas, ou parte dele, estiver no convés ro-ro, o duto deverá ser capaz de suportar uma pressão de impacto devida aos movimentos da água no seu interior (chapinhamento) da água aprisionada no convés ro-ro.

4. Após o término da construção, deverá ser feito um teste com mangueira ou por alagamento nos conveses estanques à água e um teste com mangueira nos dutos, túneis e tubos de ventilação estanques à água.

Regra 17

Integridade interna da estanqueidade à água de navios de passageiros acima do convés das anteparas

1. A Administração pode exigir que sejam tomadas todas as medidas práticas e razoáveis para limitar a entrada e a dispersão da água acima do convés das anteparas. Tais medidas poderão incluir a instalação de anteparas parciais ou de anteparas gigantes. Quando forem instaladas anteparas parciais e anteparas gigantes estanques à água no convés das anteparas, acima ou nas proximidades de anteparas estanques à água, elas deverão ter ligações estanques à água com o casco e com o convés das anteparas de modo a restringir o fluxo de água ao longo do convés quando o navio estiver numa condição de adernado devido a uma avaria. Quando a antepara parcial estanque à água não estiver alinhada com a antepara abaixo dela, a parte do convés das anteparas situada entre as duas deverá ser tornada efetivamente estanque à água. Quando aberturas, canalizações, embornais, cabos elétricos, etc. passarem através de anteparas parciais estanques à água, deverão ser tomadas medidas para assegurar a integridade da estanqueidade à água da estrutura acima do convés das anteparas.⁴⁰

2. Todas as aberturas existentes no convés exposto ao tempo deverão ter braçolas com uma altura e uma resistência elevadas e deverão ser dotadas de meios eficientes para fechá-las rapidamente de modo a torná-las estanques ao tempo. Deverão ser instaladas saídas d'água, balaustradas abertas e embornais, como for necessário, para livrar rapidamente o convés exposto ao tempo da água do mar, em quaisquer condições de tempo.

3. A extremidade aberta das canalizações de ar que terminem no interior de uma superestrutura deverão ficar, pelo menos, 1 m acima da linha d'água quando o navio adernar até um ângulo de 15°, ou até o ângulo de banda máximo, durante os estágios intermediários do alagamento, como determinado através de cálculos, o que for maior. Alternativamente, as canalizações de ar provenientes de tanques, com exceção dos tanques de óleo, poderão descarregar pela borda da superestrutura. O disposto neste parágrafo não prejudica as disposições da Convenção Internacional sobre Linhas de Carga em vigor.

4. As vigias, o portaló, as aberturas para carga e para recebimento de combustível e outros meios de fechamento das aberturas existentes nas chapas do casco acima do convés das anteparas deverão ter um projeto e uma construção eficientes, e ter uma resistência suficiente, levando em consideração os compartimentos em que estão instalados e a sua localização em relação à maior calado da compartimentagem.⁴¹

5. Deverá haver tampas internas de vigias eficientes, dispostas de tal modo que possam ser fácil e efetivamente fechadas e mantidas estanques à água, em todas as vigias dos compartimentos localizados abaixo do primeiro convés acima do convés das anteparas.

Regra 17-1

Integridade do casco e da superestrutura, prevenção e controle de avarias em navios ro-ro de passageiros

1.1. Sujeito ao disposto nos parágrafos 1.2 e 1.3, todos os acessos que levam a compartimentos abaixo do convés das anteparas deverão ter o seu ponto mais baixo a uma distância de 2,5 m, no mínimo, acima do convés das anteparas.

1.2. Quando forem instaladas rampas para veículos para dar acesso a compartimentos abaixo do convés das anteparas, suas aberturas deverão poder ser fechadas de maneira a ficar estanques à água para impedir a entrada de água vinda de baixo, com alarmes e indicadores no passadiço.

1.3. A Administração pode permitir a instalação de acessos específicos a compartimentos abaixo do convés das anteparas, desde que sejam necessários para os trabalhos essenciais do navio, como por exemplo, a movimentação de máquinas e de suprimentos, desde que estes acessos sejam estanques à água e dotados de alarmes e de indicadores no passadiço.

2. Deverá haver indicadores no passadiço para todas as portas existentes no casco, portas para carregamento e outros dispositivos de fechamento que, se deixados abertos ou se não forem corretamente fechados, podem, na opinião da Administração, levar a um alagamento de um compartimento de categoria especial, ou de um compartimento ro-ro. O sistema de indicação deverá ser projetado com base no princípio de funcionamento à prova de falhas e deverá mostrar, através de alarmes visuais, se a porta não estiver totalmente fechada ou se qualquer dos dispositivos de fechamento não estiver no lugar e totalmente travado e, através de alarmes sonoros, se aquela porta ou se aqueles dispositivos de fechamento vierem a abrir, ou se os dispositivos de fechamento deixarem de fechar. O painel dos indicadores no passadiço deverá estar equipado com um modo de seleção de função “porto/viagem no mar”, disposto de tal modo que seja dado um alarme sonoro no passadiço se o navio deixar o porto com as portas da proa, portas internas, rampa da popa ou quaisquer outras portas existentes no costado não fechadas, ou qualquer dispositivo de fechamento fora da posição correta. O suprimento de energia para o sistema de indicação deverá ser independente do suprimento de energia para operar e travar as portas.

3. Deverá haver um sistema de vigilância por televisão e um sistema de detecção de vazamentos para fornecer ao passadiço e à estação de controle das máquinas uma indicação de qualquer vazamento através das portas internas e externas da proa, das portas da popa ou de quaisquer outras portas existentes no casco que possa levar a um alagamento de compartimentos de categoria especial ou de compartimentos ro-ro.

Parte B-3

LINHA DE CARGA DA COMPARTIMENTAGEM PARA NAVIOS DE PASSAGEIROS

Regra 18

Atribuição, marcação e registro de linhas de carga de compartimentagem para navios de passageiros

1. Para que possa ser mantido o grau de compartimentagem exigido, deverá ser atribuída e marcada nos costados do navio uma linha de carga correspondente ao calado da compartimentagem aprovada. Um navio destinado a modos de operação que se alternam pode, se o armador desejar, ter uma ou mais linhas de carga adicionais atribuídas e marcadas de modo a corresponder aos calados da compartimentagem que a Administração puder aprovar para as configurações de serviços alternativos. Cada configuração de serviço assim aprovada deverá estar de acordo com a parte B-1 deste capítulo, independentemente dos resultados obtidos para outros modos de operação.

2. As linhas de carga de compartimentagem atribuídas e marcadas deverão ser registradas no Certificado de Segurança de Navio de Passageiro, e deverá ser distinguida pela anotação P1 para a configuração principal para o serviço de passageiros, e P2, P3, etc. para as configurações alternativas. A configuração principal para passageiros deverá ser considerada como sendo o modo de operação em que o índice de compartimentagem R tem o seu maior valor.

3. A borda livre correspondente a cada uma dessas linhas de carga deverá ser medida no mesmo local e a partir da mesma linha a partir da qual foram determinadas as bordas-livres de acordo com a Convenção Internacional sobre Linhas de Carga em vigor.

4. A borda livre correspondente a cada linha de carga de compartimentagem aprovada e a cada configuração de serviço, para a qual foi aprovada, deverá estar claramente indicada no Certificado de Segurança de Navios de Passageiros.

5. Em nenhuma hipótese, qualquer marca de linha de carga de compartimentagem poderá ser colocada acima da linha de carga mais profunda em água salgada, como tiver sido determinada pela resistência do navio ou pela Convenção Internacional sobre Linhas de Carga, em vigor.

6. Qualquer que possa ser a localização das marcas das linhas de carga de compartimentagem, em nenhuma hipótese um navio deverá ser carregado de modo a submergir a marca da linha de carga adequada para estação do ano e para a localidade, como determinada de acordo com a Convenção Internacional sobre Linhas de Carga em vigor.

7. Em nenhuma hipótese um navio deverá estar tão carregado que, quando estiver em água salgada, a marca da linha de carga de compartimentagem adequada para aquela viagem específica e para a configuração de serviço fique submersa.

PARTE B-4

GERENCIAMENTO DA ESTABILIDADE

Regra 19

Informações relativas ao controle de avarias

1. Deverão estar expostos permanentemente, ou prontamente disponíveis no passadiço para orientação do oficial de quarto do navio, planos mostrando claramente, para cada convés e para cada porão, os limites dos compartimentos estanques à água, as aberturas neles existentes com seus meios de fechamento e a localização de quaisquer dos seus controles, e os dispositivos para correção de qualquer banda devida a um alagamento. Além disso, deverão ser postos à disposição dos oficiais do navio livretos contendo as informações acima mencionadas.⁴²

2. As portas estanques à água em navios de passageiros que têm permissão para permanecer abertas durante a navegação deverão estar claramente indicadas nas informações relativas

à estabilidade do navio.

3. As precauções gerais a serem incluídas deverão consistir numa listagem de equipamentos, condições e procedimentos operacionais considerados pela Administração como sendo necessários para manter a integridade da estanqueidade à água nas condições normais de operação do navio.

4. As precauções específicas a serem incluídas deverão consistir numa listagem de elementos (isto é, dispositivos de fechamento, segurança da carga, soar de alarmes, etc.) considerados necessários pela Administração como sendo vitais para a sobrevivência do navio, dos passageiros e da tripulação.

5. No caso de navios aos quais se apliquem as exigências relativas à estabilidade em avaria da Parte B-1, as informações relativas à estabilidade em avaria deverão proporcionar ao comandante uma maneira simples e facilmente compreensível de avaliar a capacidade de sobrevivência do navio em todos os casos de avaria que envolvam um compartimento, ou um grupo de compartimentos.⁴³

Regra 20

Carregamento de navios de passageiros

1. Ao término do carregamento do navio, e antes da sua partida, o comandante deverá determinar o trim e a estabilidade do navio e, também, verificar e registrar que o navio está de acordo com os critérios de estabilidade estabelecidos nas regras pertinentes. A determinação da estabilidade do navio deverá ser feita sempre através de cálculos. A Administração pode aceitar a utilização de um computador eletrônico para o carregamento e a estabilidade, ou um meio equivalente com esta finalidade.

2. De um modo geral não deve ser transportada água de lastro em tanques destinados a óleo combustível. Nos navios em que não for possível evitar colocar água em tanques de óleo combustível, deverá ser instalado um equipamento separador de água e óleo que seja aprovado pela Administração, ou outro meio alternativo, como instalações para descarga para terra, que seja aceitável para a Administração, para retirar de bordo a água de lastro contaminada com óleo.

3. O disposto nesta regra não deverá prejudicar o disposto na Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição causada por Navios em vigor.

Regra 21

Operação e inspeção periódica de portas estanques à água, etc. em navios de passageiros

1. Semanalmente deverão ser realizados exercícios para a operação de portas, vigias, válvulas e mecanismos de fechamento de embornais, dalas para cinza e dalas para lixo estanques à água. Nos navios em que a viagem tiver uma duração maior do que uma semana, deverá ser realizado um exercício completo antes de deixar o porto e, daí em diante, outros pelo menos uma vez por semana durante a viagem.

2. Todas as portas estanques à água em uso no mar, tanto articuladas por dobradiças como acionadas mecanicamente, instaladas em anteparas estanques à água, deverão ser operadas diariamente.

3. As portas estanques à água e todos os mecanismos e indicadores relacionados com elas, todas as válvulas cujo fechamento for necessário para tornar um compartimento estanque à água, e todas as válvulas cuja operação for necessária para fazer interligações para controle de avarias deverão ser

inspeccionadas periodicamente no mar, pelo menos uma vez por semana.

4. Um registro de todos os exercícios e inspeções exigidos por esta regra deverá ser lançado no livro de quarto com um registro explícito de quaisquer defeitos que possam ter sido revelados.

Regra 22

Prevenção e controle da entrada de água, etc

1. Todas as portas estanques à água deverão ser mantidas fechadas durante a viagem, exceto que podem ser abertas durante a navegação como especificado nos parágrafos 3 e 4. As portas estanques à água com uma largura maior do que 1,2 m localizadas em compartimentos de máquinas como permitido pela Regra 13.10, só podem ser abertas nas circunstâncias detalhadas naquela regra. Qualquer porta que for aberta de acordo com este parágrafo deverá estar pronta para ser fechada imediatamente.

2. As portas estanques à água localizadas abaixo do convés das anteparas, e que tenham uma abertura máxima que permita uma passagem desobstruída de mais de 1,2 m, deverão ser mantidas fechadas quando o navio estiver no mar, exceto por períodos limitados, quando for absolutamente necessário, como estabelecido pela Administração.

3. Uma porta estanque à água pode ser aberta durante a navegação para permitir a passagem de passageiros ou tripulantes, ou quando o trabalho que estiver sendo realizado nas suas proximidades precisar que ela seja aberta. A porta deve ser fechada imediatamente quando o trânsito através dela tiver terminado, ou quando o trabalho que fez com que fosse preciso que ela fosse aberta tiver terminado.

4. Pode ser permitido que certas portas estanques à água permaneçam abertas durante a navegação, somente se for considerado absolutamente necessário, isto é, se tiver sido determinado que a sua permanência aberta é considerada essencial para a operação segura e eficaz das máquinas do navio, ou para permitir o acesso de passageiros normalmente sem restrições através da área destinada a passageiros. Esta determinação só deverá ser feita pela Administração após um exame cuidadoso do impacto sobre a operação e a capacidade de sobrevivência do navio. Uma porta estanque à água que tenha recebido permissão para permanecer assim aberta deverá estar claramente indicada nas informações relativas à estabilidade do navio e deverá estar sempre pronta para ser fechada imediatamente.

5. As chapas portáteis instaladas em anteparas deverão estar sempre no lugar antes do navio deixar o porto e não deverão ser retiradas durante a navegação, exceto em caso de necessidade urgente, a critério do comandante. Deverão ser tomadas as precauções necessárias ao recolocá-las no lugar, para assegurar que suas juntas estejam estanques à água. As portas corrediças estanques à água acionadas mecanicamente que, de acordo com a Regra 13.10, são permitidas em compartimentos de máquinas, deverão ser fechadas antes do navio deixar o porto e deverão permanecer fechadas durante a navegação, exceto em caso de necessidade urgente, a critério do comandante.

6. As portas estanques à água instaladas em anteparas estanques à água que dividem a carga entre compartimentos do convés de acordo com a Regra 13.9.1, deverão ser fechadas antes do início da viagem e deverão ser mantidas fechadas durante a navegação. As horas da abertura dessas portas no porto e do seu fechamento antes do navio deixar o porto deverão ser lançadas no livro de quarto.

7. O portaló, as aberturas para carga e para recebimento de combustível existentes abaixo do convés das anteparas deverão ser efetivamente fechados e tornados estanques à água antes do navio

deixar o porto, e deverão ser mantidos fechados durante a navegação.

8. As seguintes portas, localizadas abaixo do convés das anteparas, deverão ser fechadas e travadas antes do navio suspender para qualquer viagem e deverão permanecer fechadas e travadas até que o navio esteja em seu próximo cais ou fundeadouro:

8.1. portas para recebimento de carga no casco ou nos limites de superestruturas fechadas;

8.2. visores na proa instalados nos locais indicados no parágrafo 8.1;

8.3. portas para recebimento de carga na antepara de colisão; e

8.4. rampas que constituam um fechamento alternativo aos mencionados nos parágrafos 8.1 a 8.3 inclusive.

9. Fica estabelecido que, quando uma porta não puder ser aberta ou fechada enquanto o navio estiver no cais, ou no fundeadouro, esta porta poderá ser aberta ou deixada aberta enquanto o navio se aproxima ou se afasta do cais, ou do fundeadouro, mas somente na medida em que for necessário para permitir que a porta seja imediatamente operada. Em qualquer caso, a porta interna da proa deve ser mantida fechada.

10. Apesar das exigências dos parágrafos 8.1 e 8.4, a Administração pode autorizar que determinadas portas possam ser abertas a critério do comandante, se isto for necessário para a operação do navio ou para o embarque e desembarque de passageiros quando o navio estiver num fundeadouro seguro e desde que a segurança do navio não seja prejudicada.

11. O comandante deverá assegurar que seja implementado um sistema eficaz de supervisão e de informação do fechamento e da abertura das portas mencionadas no parágrafo 8.

12. O comandante deverá assegurar que, antes do navio suspender para qualquer viagem, seja feito um lançamento no livro de quarto relativo à hora do último fechamento das portas especificadas no parágrafo 13, e à hora de qualquer abertura de determinadas portas de acordo com o parágrafo 14.

13. As portas articuladas por dobradiças, as chapas portáteis, as vigias, o portaló, as aberturas para carga e para recebimento de combustível e outras aberturas que estas regras exigem que sejam mantidas fechados durante a navegação deverão ser fechadas antes do navio deixar o porto. A hora do fechamento e a hora da abertura (se for permitida com base nestas regras) deverão ser registradas no livro de quarto que possa vir a ser estabelecido pela Administração.

14. Quando a parte inferior de qualquer vigia mencionada na Regra 15.3.2, localizada em cobertas, estiver abaixo de uma linha traçada no costado, paralelamente ao convés das anteparas, e tiver o seu ponto mais baixo a uma altura de 1,4 m mais 2,5% da boca do navio acima da água quando o navio sair de qualquer porto, todas as vigias daquelas cobertas deverão ser fechadas de modo a ficarem estanques à água e travadas antes do navio deixar o porto, e não deverão ser abertas antes que o navio chegue ao próximo porto. Ao aplicar este parágrafo, poderá ser dada a correção adequada para água doce, quando for aplicável.

14.1. As horas da abertura dessas escotilhas no porto e do seu fechamento e travamento antes do navio deixar o porto deverão ser lançadas no livro de quarto que possa vir a ser estabelecido pela Administração.

14.2. Para qualquer navio que tenha uma ou mais vigias localizadas de tal modo que se apliquem as exigências do parágrafo 15 quando ele estiver flutuando na linha de carga do calado máximo da compartimentagem, a Administração poderá indicar o calado médio que estabelece o limite no qual essas escotilhas terão as suas partes inferiores acima da linha traçada no costado paralelamente ao convés

das anteparas, tendo o seu ponto mais baixo a uma altura de 1,4 m mais 2,5% da boca do navio acima da linha d'água correspondente ao calado médio que estabelece o limite, com o qual poderá ser permitido que o navio parta do porto sem antes fechá-las e travá-las e abri-las no mar, sob a responsabilidade do comandante, durante a viagem até o próximo porto. Nas zonas tropicais, como definidas na Convenção Internacional sobre Linhas de Carga em vigor, este calado que estabelece o limite pode ser aumentado em 0,3 m.

15. As vigias e as suas tampas internas que não sejam acessíveis durante a navegação deverão ser fechadas e fixadas antes do navio deixar o porto.

16. Se for transportada carga nesses compartimentos, as vigias e as suas tampas internas deverão ser fechadas de modo a ficarem estanques à água e travadas antes que a carga seja embarcada, e este fechamento e travamento deverá ser registrado no livro de quarto que puder ser estabelecido pela Administração.

17. Quando uma dala para lixo, etc. não estiver em uso, tanto a tampa como a válvula exigida pela Regra 15.10.2 deverão ser mantidas fechadas e travadas.

Regra 22-1⁴⁴

Sistemas de detecção de alagamento para navios de passageiros que transportam 36 pessoas ou mais, construídos em 1º de Julho de 2010 ou depois

Deverá haver um sistema de detecção de alagamento para compartimentos estanques a água abaixo do convés das anteparas, baseado nas diretrizes elaboradas pela Organização⁴⁴.

Regra 23

Exigências especiais para navios ro-ro de passageiros

1. Os compartimentos de categoria especial e os compartimentos ro-ro deverão ser continuamente patrulhados ou monitorados através de meios eficazes, como vigilância com televisão, de modo que qualquer movimento de veículos em condições adversas de tempo e qualquer acesso não autorizado de passageiros àqueles compartimentos possa ser detectado enquanto o navio estiver em movimento.

2. Os procedimentos operativos documentados para o fechamento e o travamento de todas as portas existentes no casco, portas para carregamento e outros dispositivos de fechamento que, se forem deixados abertos ou se não forem travados corretamente, podem, na opinião da Administração, levar a um alagamento de um compartimento de categoria especial ou de um compartimento ro-ro, deverão ser mantidos a bordo e ser afixados num local adequado.

3. Todos os acessos provenientes do convés ro-ro e das rampas para veículos que levam a compartimentos abaixo do convés das anteparas deverão ser fechados antes que o navio deixe o cais, ou o fundeadouro, em qualquer viagem, e deverão permanecer fechados até que o navio esteja no seu próximo cais, ou fundeadouro.

4. O comandante deverá assegurar que seja implementado um sistema eficaz de supervisão e de informação do fechamento e da abertura dos acessos mencionados no parágrafo 3.

5. O comandante deverá assegurar que, antes do navio deixar o cais, ou o fundeadouro, em qualquer viagem, seja feito um lançamento no livro de quarto, como exigido pela Regra 22.13, relativo à hora do último fechamento dos acessos mencionados no parágrafo 3.

6. Apesar das exigências do parágrafo 3, a Administração pode permitir que alguns acessos sejam abertos durante a viagem, mas somente por um período suficiente para permitir uma passagem através deles e, se necessário, para o funcionamento essencial do navio.

7. Todas as anteparas transversais ou longitudinais que forem levadas em consideração como sendo eficazes para conter a água do mar acumulada no convés ro-ro deverão estar no lugar e fixadas antes que o navio deixe o cais, ou o fundeadouro, e permanecer no lugar e fixadas até que o navio esteja no seu próximo cais, ou fundeadouro.

8. Apesar das exigências do parágrafo 7, a Administração pode permitir que alguns acessos existentes nessas anteparas sejam abertos durante a viagem, mas somente por um tempo suficiente para permitir uma passagem através deles e, se necessário, para o funcionamento essencial do navio.

9. Em todos os navios ro-ro de passageiros, o comandante ou o oficial designado deverá assegurar que não seja permitido que nenhum passageiro tenha acesso a um convés ro-ro fechado sem o consentimento expresso do comandante quando o navio estiver em movimento.

Regra 24

Prevenção e controle da entrada de água, etc. em navios de carga

1. As aberturas existentes nas chapas do casco abaixo do convés que limita a extensão vertical da avaria deverão ser mantidas permanentemente fechadas enquanto o navio estiver no mar.

2. Apesar das exigências do parágrafo 3, a Administração pode autorizar que determinadas portas possam ser abertas a critério do comandante, se isto for necessário para a operação do navio, e desde que a segurança do navio não seja prejudicada.

3. As portas ou rampas estanques à água instaladas internamente que subdividem grandes compartimentos de carga deverão ser fechadas antes do início da viagem e deverão ser mantidas fechadas durante a navegação. As horas da abertura dessas portas no porto e do seu fechamento antes do navio deixar o porto deverão ser lançadas no livro de quarto.

4. A utilização das portas de acesso e das tampas de escotilhas destinadas a assegurar a integridade da estanqueidade à água de aberturas internas deverá ser autorizada pelo oficial de quarto.

Regra 25

Detectores de nível de água em navios de carga com um único porão, que não sejam graneleiros

1. Os navios de carga com um único porão, que não sejam graneleiros, construídos antes de 1º de janeiro de 2007, deverão atender às exigências desta regra, no máximo até 31 de dezembro de 2009.

2. Os navios que tenham um comprimento (L) inferior a 80 m, ou a 100 m se construídos antes de 1º de julho de 1998, e tendo um único porão abaixo do convés da borda livre, ou porões de carga abaixo do convés da borda livre que não sejam divididos por pelo menos uma antepara tornada estanque à água até aquele convés, deverão ser dotados, naquele compartimento, ou naqueles compartimentos, de detectores de nível de água.

3. Os detectores de nível de água exigidos pelo parágrafo 2 deverão:

3.1. dar um alarme sonoro e visual no passadiço quando o nível da água acima da parte interna do fundo do porão de carga atingir uma altura não inferior a 0,3 m, e outro quando aquele nível atingir mais de 15% da profundidade média do porão de carga; e

3.2. ser instalados na extremidade de ré do porão, ou acima da sua parte mais baixa quando a parte interna do fundo não for paralela à linha d'água de projeto. Quando houver anteparas gigantes ou anteparas parciais estanques à água acima da parte interna do fundo, as Administrações podem exigir a instalação de detectores adicionais.

4. Os detectores de nível de água exigidos pelo parágrafo 2 não precisam ser instalados em navios que cumpram o disposto na Regra XII/12, ou em navios que tenham compartimentos laterais estanques à água nos dois bordos do comprimento do porão de carga, se prolongando verticalmente pelo menos a partir do fundo até o convés da borda livre.”

ANEXO 3
EMENDAS À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR, 1974,
COMO EMENDADA

CAPÍTULO II-1
CONSTRUÇÃO - ESTRUTURA, COMPARTIMENTAGEM E
ESTABILIDADE, INSTALAÇÕES DE MÁQUINAS E ELÉTRICAS

PARTE C
INSTALAÇÕES DE MÁQUINAS

Regra 41

Fonte principal de energia elétrica e sistemas de iluminação

1. É acrescentado o seguinte novo parágrafo 6, após o parágrafo 5 existente:

“6. Em navios de passageiros, deverá haver uma iluminação suplementar em todos os camarotes para indicar claramente a saída, de modo que os ocupantes possam encontrar o seu caminho para a porta. Essa iluminação, que poderá estar ligada a uma fonte de energia de emergência, ou ter uma fonte de energia elétrica independente em cada camarote, deverá acender automaticamente quando for perdida a energia para a iluminação normal do camarote, e permanecer acesa no mínimo por 30 min.”

2. É acrescentada a seguinte nova parte F, após a Regra 54 existente:

“PARTE F
PROJETO E ARRANJOS ALTERNATIVOS

Regra 55

Projeto e arranjos alternativos

1. Propósito

O propósito desta regra é fornecer uma metodologia para um projeto e arranjos alternativos para instalações de máquinas e elétricas.

2. Generalidades

2.1. O projeto e os arranjos de instalações de máquinas e elétricas podem divergir das exigências estabelecidas nas partes C, D e E, desde que o projeto e os arranjos alternativos atendam às exigências pertinentes e proporcionem um nível de segurança equivalente ao exigido neste capítulo.

2.2. Quando o projeto ou os arranjos divergirem das exigências prescritivas das partes C, D e E, deverá ser feita uma análise de engenharia, uma avaliação e a aprovação do projeto e dos arranjos, de acordo com esta regra.

3. Análise de engenharia

A análise de engenharia deve ser elaborada e submetida à Administração, baseada nas diretrizes elaboradas pela Organização⁴⁵ e deverá conter, no mínimo, os seguintes elementos:

3.1. determinação do tipo de navio, das máquinas e das instalações elétricas e do(s) compartimento(s) envolvido(s);

3.2. identificação da(s) exigência(s) prescritiva(s) à(s) qual (quais) as instalações de máquinas e elétricas não atendem;

3.3. identificação da razão pela qual o projeto proposto não irá atender as exigências prescritivas, embasada pelo cumprimento de outras normas de engenharia ou industriais reconhecidas;

4. determinação dos critérios de desempenho para o navio, para as máquinas, para as instalações elétricas ou para o(s) compartimento(s) envolvidos(s) ao(s) qual (quais) se aplica(m) a(s) exigência(s) prescritiva(s) pertinente(s):

4.1. os critérios de desempenho deverão proporcionar um nível de segurança não inferior às exigências prescritivas pertinentes contidas nas partes C, D e E; e

4.2. os critérios de desempenho deverão ser quantificáveis e mensuráveis;

5. descrição detalhada do projeto e dos arranjos alternativos, contendo uma lista das premissas utilizadas no projeto e de quaisquer restrições ou condições operacionais propostas;

6. justificativa técnica, demonstrando que o projeto e os arranjos alternativos atendem aos critérios de segurança do desempenho; e

7. avaliação dos riscos, com base na identificação das possíveis falhas ou perigos relacionados com a proposta.

4. Avaliação do projeto e dos arranjos alternativos

4.1. A análise de engenharia exigida no parágrafo 3 deverá ser avaliada e aprovada pela Administração, levando em conta as diretrizes elaboradas pela Organização.⁴⁵

4.2. Uma cópia da documentação, como aprovada pela Administração, indicando que o projeto e os arranjos alternativos atendem ao disposto nesta regra, deverá ser levada a bordo do navio.

5. Troca de informações

A Administração deverá comunicar à Organização as informações pertinentes relativas ao projeto e aos arranjos alternativos aprovados por ela, para encaminhamento a todos os Governos Contratantes.

6. Reavaliação devida à alteração das condições

Se as premissas e as restrições operacionais que tiverem sido estipuladas no projeto e nos arranjos alternativos forem alteradas, a análise de engenharia deverá ser feita nas condições alteradas e deverá ser aprovada pela Administração.”

45. Consultar as Diretrizes sobre projeto e arranjos alternativos para os Capítulos II-1 e III da SOLAS (MSC/Circ.1212).

CAPÍTULO II-2

CONSTRUÇÃO - PROTEÇÃO CONTRA INCÊNDIO, DETECÇÃO DE INCÊNDIO E EXTIÇÃO DE INCÊNDIO

Regra 3

Definições

3. São acrescentados os seguintes novos parágrafos 51 e 52, após o parágrafo 50 existente:

“51. Área segura no contexto de um acidente é, do ponto de vista da habitabilidade, qualquer área, ou quaisquer áreas, que não esteja(m) alagada(s) ou que esteja(m) fora da zona vertical principal, ou das zonas verticais principais, na qual, ou nas quais, tenha ocorrido um incêndio, de modo que possa(m) acomodar com segurança todas as pessoas a bordo para protegê-las contra perigos à vida ou à saúde e prestar-lhes os serviços essenciais.

52. Centro de segurança é uma estação de controle destinada ao gerenciamento de situações de emergência. A operação, o controle e/ou o monitoramento dos sistemas de segurança são partes integrantes do centro de segurança.”

Regra 7

Detecção e alarme

4. É acrescentado o seguinte novo parágrafo 2.4 após o parágrafo 2.3 existente:

“2.4 Um sistema fixo de detecção de incêndios e um sistema de alarme de incêndio para navios de passageiros deverão ser capazes de identificar individualmente cada detector e cada ponto de acionamento manualmente operado.”

5. Nos parágrafos 5.2 e 5.3.1, é acrescentado o seguinte novo texto, no fim dos parágrafos:

“Os detectores instalados em camarotes, quando ativados, deverão ser capazes de emitir também, ou de fazer com que seja emitido, um alarme sonoro dentro do compartimento em que estiverem localizados.”

Regra 8

Controle da propagação da fumaça

6. No parágrafo 2, é acrescentada a seguinte nova frase, no fim do parágrafo:

“O sistema de ventilação que serve os centros de segurança podem ser derivados do sistema de ventilação que serve ao passadiço, a menos que esteja localizado numa zona vertical principal adjacente.”

Regra 9

Contenção do incêndio

7. No parágrafo 2.2.3.2.2(7), é suprimida a palavra “Lojas”.

8. No parágrafo 2.2.3.2.2(8), é acrescentada a palavra “Lojas”.

9. Nas observações para as tabelas 9.3 e 9.4, é acrescentada a seguinte frase no fim do item “c”:

“Não é exigida qualquer categoria de incêndio para aquelas divisórias que separam o passadiço do centro de segurança, quando este último estiver dentro do passadiço.”

10. É acrescentado o seguinte novo parágrafo 2.2.6, após o parágrafo 2.2.5.2 existente:

“2.2.2 Proteção de átrios

2.2.6.1 Os átrios deverão estar dentro de recintos constituídos por divisórias da classe “A”, tendo uma categoria de incêndio determinada de acordo com as tabelas 9.2 e 9.4, como for aplicável.

2.2.6.2 Os conveses que separam espaços localizados no interior de átrios devem ter uma categoria de incêndio determinada de acordo com as tabelas 9.2 e 9.4, como for aplicável.”

11. O texto existente do parágrafo 7.5.1 é numerado como parágrafo 7.5.1.1 e é acrescentado o seguinte novo parágrafo 7.5.1.2, após aquele parágrafo:

“7.5.1.2 Os dutos de exaustão provenientes de fogões de cozinha instalados em conveses abertos deverão atender ao disposto no parágrafo 7.5.1.1, como for aplicável, quando passarem através de compartimentos habitáveis ou de compartimentos ou espaços que contenham materiais combustíveis.”

12. É acrescentado o seguinte novo parágrafo 7.6, após o parágrafo 7.5.2.1 existente:

“7.6. Sistemas de ventilação para lavanderias principais em navios que transportam mais de 36 passageiros

Os dutos de exaustão para lavanderias principais deverão ser dotados de:

12.1. filtros facilmente removíveis para fins de limpeza;

12.2. um abafador de incêndio localizado na extremidade inferior do duto, que seja operado automática e remotamente;

12.3. dispositivos de acionamento remoto para parar os exaustores e os ventiladores que retiram o ar de dentro do compartimento, e para acionar o abafador de incêndio mencionado no parágrafo 7.6.2;

12.4. escotilhas adequadamente localizadas para inspeção e limpeza.”

Regra 10

Combate a incêndio

13. Na primeira frase do parágrafo 6.4, entre as palavras “equipamentos de cozinha” e “que”, são acrescentadas as palavras “instalados em compartimentos ou em espaços fechados ou em conveses abertos”.

Regra 13

Meios de escape

14. No parágrafo 3.2.3, são suprimidas as palavras “compartimentos públicos” na terceira

frase, e é acrescentada a seguinte nova frase antes da quarta frase:

“Os compartimentos ou espaços públicos deverão ter também um acesso direto aos recintos de escadas, exceto para os bastidores de um teatro.”

15. É acrescentado o seguinte novo parágrafo 3.2.5.3, após o parágrafo 3.2.5.2 existente:

“3.2.5.3. Em lugar dos sistemas de iluminação das rotas de escape exigidos pelo parágrafo 3.2.5.1, também podem ser aceitos sistemas alternativos de orientação para evacuação, se aprovados pela Administração com base nas diretrizes elaboradas pela Organização”⁴⁶

16. São acrescentadas as seguintes novas Regras 21, 22 e 23, após a Regra 20 existente:

“Regra 21

Limite inicial do acidente, volta ao porto com segurança e áreas seguras

1. Aplicação

Os navios de passageiros construídos em 1º de julho de 2010 ou depois, tendo um comprimento, como definido na Regra II-1/2.2, de 120 m ou mais, ou tendo três ou mais zonas verticais principais, deverão atender ao disposto nesta regra.

2. Propósito

O propósito desta regra é estabelecer os critérios de projeto para permitir a volta de um navio ao porto com segurança, com sua própria propulsão após um acidente que não ultrapasse o limite inicial do acidente estipulado no parágrafo 3, e que forneçam também as exigências funcionais e os padrões de desempenho para áreas seguras.

3. Limite inicial do acidente

O limite inicial do local do acidente, no contexto de um incêndio, abrange:

.1. a perda do compartimento de origem até as divisórias da classe “A” mais próximas que possam fazer parte do compartimento de origem, se aquele espaço for protegido por um sistema fixo de extinção de incêndio; ou

.2. a perda do compartimento de origem e dos compartimentos adjacentes até as divisórias da classe “A” mais próximas que não façam parte do compartimento de origem.

4. Volta ao porto com segurança⁴⁷

Quando as avarias causadas pelo incêndio não ultrapassarem o limite inicial do incêndio indicado no parágrafo 3, o navio deverá ser capaz de voltar para o porto e, ao mesmo tempo, proporcionar uma área segura, como definida na Regra 3. Para ser considerado capaz de voltar ao porto, os seguintes sistemas deverão continuar em condições de funcionar na parte restante do navio não afetada pelo incêndio:

4.1. propulsão;

4.2. sistemas de governo e sistemas de controle do governo;

4.3. sistemas de navegação;

4.4. sistemas para recebimento, transferência e serviço de óleo combustível;

4.5. sistemas de comunicações interiores entre o passadiço, os compartimentos de máquinas, o centro de segurança, as equipes de combate a incêndio e de controle de

avarias, e como for necessário para a informação e a reunião dos passageiros e da tripulação;

4.6. comunicações exteriores;

4.7. sistema da rede de incêndio;

4.8. sistemas fixos de extinção de incêndio;

4.9. sistemas de detecção de fogo e de fumaça;

4.10. sistemas de esgoto de porão e de lastro;

4.11. sistemas de portas estanques à água e semi-estanques à água acionadas mecanicamente;

4.12. sistemas destinados a apoiar “áreas seguras”, como indicado no parágrafo 5.1.2;

4.13. sistemas de detecção de alagamentos; e

4.14. outros sistemas determinados pela Administração como sendo vitais para os esforços do controle de avarias.

5. Área(s) segura(s)

5.1. Exigências funcionais:

1. de um modo geral, a(s) área(s) segura(s) deverá(ão) ser compartimento(s) interno(s). No entanto, a Administração pode permitir a utilização de um espaço externo como uma área segura, levando em conta qualquer restrição devida à área de operação e as condições ambientais pertinentes esperadas;

5.1.2. a(s) área(s) segura(s) deverá(ão) fornecer a todos os ocupantes os seguintes serviços essenciais para assegurar que seja preservada a saúde dos passageiros e da tripulação:

5.1.1. serviços sanitários;

5.1.2. água;

5.1.3. alimentação;

5.1.4. espaço alternativo para cuidados médicos;

5.1.5. abrigo contra o tempo;

5.1.6. meios de prevenir tensão devida ao calor e à hipotermia;

5.1.7. luz; e

5.1.8. ventilação.

3. o projeto da ventilação deverá reduzir o risco de que a fumaça e os gases quentes possam afetar a utilização da(s) área(s) segura(s); e

4. deverá haver meios de acesso aos equipamentos salva-vidas, provenientes de cada área identificada ou utilizada como uma área segura, levando em conta que uma zona vertical principal não pode estar disponível para trânsito interno.

5.2. Espaço alternativo para cuidados médicos

O espaço alternativo para cuidados médicos deverá atender a um padrão que seja

aceitável para a Administração.

Regra 22

Critérios de projeto para sistemas destinados a permanecer em condições de operar após um incêndio

1. Aplicação

Navios de passageiros construídos em 1º de julho de 2010 ou depois, tendo um comprimento, como definido na Regra II-1/2.2, de 120 m ou mais, ou tendo três ou mais zonas verticais principais, deverão cumprir o disposto nesta regra.

2. Propósito

O propósito desta regra é fornecer critérios de projeto para sistemas necessários para permanecer em condições de operar para apoiar uma evacuação ou um abandono de um navio de maneira ordeira se for ultrapassado o limite inicial do acidente, como definido na Regra 21.3.

3. Sistemas⁴⁸

3.1. Caso alguma zona vertical principal não possa ser utilizada devido a um incêndio, os seguintes sistemas deverão estar dispostos e separados de tal modo que continuem em condições de funcionar:

3.1.1. rede de incêndio;

3.1.2. comunicações interiores (em apoio ao combate a incêndio, como for necessário para a informação e a evacuação de passageiros e tripulantes);

3.1.3. meios de comunicações exteriores;

3.1.4. sistemas de esgoto de porão para a retirada da água utilizada no combate ao incêndio;

3.1.5. iluminação ao longo das rotas de escape, nos postos de reunião e nos postos de embarque nos equipamentos salva-vidas;

3.1.6. deverá haver sistemas de orientação para evacuação.

3.2. Os sistemas acima deverão ser capazes de funcionar por pelo menos 3 horas, com base na suposição de que não houve qualquer avaria fora da zona vertical principal que está sem poder ser utilizada. Não é preciso que estes sistemas continuem em condições de funcionar dentro das zonas verticais principais que estão sem poder ser utilizadas.

3.3. Os cabos e as canalizações no interior de um conduto construído com um padrão "A-60" deverá ser considerado como permanecendo intacto e em condições de uso, embora passando através de uma zona vertical principal incapaz de ser utilizada para os efeitos do parágrafo 3.1. Um grau de proteção semelhante para cabos e canalizações pode ser aprovado pela Administração.

Regra 23

Centro de segurança em navio de passageiros

1. Aplicação

Os navios de passageiros construídos em 1º de julho de 2010 ou depois devem ter a bordo um centro de segurança que atenda às exigências desta regra.

2. Propósito

O propósito desta regra é proporcionar um compartimento para ajudar o gerenciamento das situações de emergência.

3. Localização e disposição

O centro de segurança deverá fazer parte do passadiço, ou estar localizado num compartimento separado, adjacente ao passadiço ou tendo um acesso direto a ele, de modo que o gerenciamento das emergências possa ser feito sem desviar a atenção dos oficiais de quarto das suas funções relativas à navegação.

4. Desenho e projeto ergonômico

O desenho e o projeto ergonômico do centro de segurança deverão levar em conta as diretrizes elaboradas pela Organização⁴⁹, como for adequado.

5. Comunicações

Deverá haver meios de comunicação entre o centro de segurança, a estação central de controle, o passadiço, o compartimento de controle das máquinas, o(s) compartimento(s) de armazenamento do(s) sistema(s) de extinção de incêndio e os paíóis de equipamentos de combate a incêndio.

6. Controle e monitoramento dos sistemas de segurança

Apesar das exigências estabelecidas em outros lugares da Convenção, a capacidade total de funcionamento (operação, controle, monitoramento ou uma combinação desses elementos, como for necessário) dos sistemas de segurança relacionados abaixo deverá estar disponível no centro de segurança.

6.1. todos os sistemas de ventilação acionados mecanicamente;

6.2. portas de incêndio;

6.3. sistemas de alarme geral de emergência;

6.4. sistema de fonoclama;

6.5. sistemas elétricos de orientação para a evacuação;

6.6. portas estanques à água e semi-estanques à água;

6.7. indicadores das portas existentes no costado, portas para carregamento e outros dispositivos de fechamento;

6.8. vazamento de água nas portas internas/externas da proa, portas da popa e qualquer porta existente no casco;

6.9. sistema de vigilância por televisão;

6.10. sistema de detecção e de alarme de incêndio;

6.11. sistema(s) de aplicação local de combate a incêndio;

6.12. sistemas de borrifos e sistemas equivalentes;

- 6.13. sistemas à base de água para compartimentos de máquinas;
- 6.14. alarme para chamar a tripulação;
- 6.15. sistema de extração de fumaça dos átrios;
- 6.16. sistemas de detecção de alagamentos; e
- 6.17. bombas de incêndio e bombas de incêndio de emergência.

CAPÍTULO III
EQUIPAMENTOS SALVA-VIDAS E OUTROS
DISPOSITIVOS

Regra 4

Avaliação, testes e aprovação dos equipamentos e dispositivos salva-vidas

17. O parágrafo 3 é substituído pelo seguinte:

“3. Antes de dar a aprovação para novos equipamentos ou dispositivos salva-vidas, a Administração deverá assegurar que esses:

1. equipamentos proporcionem padrões de segurança pelo menos equivalentes às exigências deste capítulo e do Código e que tenham sido avaliados e testados com base nas diretrizes elaboradas pela Organização; ou⁵⁰

2. dispositivos tenham sido submetidos com êxito a uma análise de engenharia, a uma avaliação e que tenham sido aprovados de acordo com a Regra 38.”

18. É acrescentada a seguinte nova parte C, após a Regra 37 existente:

“PARTE C
PROJETO E ARRANJOS ALTERNATIVOS

Regra 38

Projeto e arranjos alternativos

1. Propósito

O propósito desta regra é fornecer uma metodologia para projeto e arranjos alternativos para equipamentos e dispositivos salva-vidas.

2. Generalidades

2.1. Os equipamentos e dispositivos salva-vidas podem divergir das exigências estabelecidas na parte B, desde que o projeto e os arranjos alternativos atendam ao propósito das exigências pertinentes e proporcionem um nível de segurança equivalente ao exigido neste capítulo.

2.2. Quando o projeto ou os arranjos divergirem das exigências obrigatórias da parte B, deverá ser feita uma análise de engenharia, uma avaliação e a aprovação do projeto e

dos arranjos, de acordo com esta regra.

3. Análise de engenharia

A análise de engenharia deve ser elaborada e submetida à Administração, com base nas diretrizes elaboradas pela Organização⁵¹ e deverá conter, no mínimo, os seguintes elementos:

3.1. determinação do tipo de navio e dos equipamentos e dispositivos salva-vidas envolvidos;

3.2. identificação da(s) exigência(s) prescritiva(s) à(s) qual (quais) os equipamentos e dispositivos salva-vidas não atendem;

3.3. identificação da razão pela qual o projeto proposto não irá atender as exigências prescritivas, embasada pelo cumprimento de outras normas de engenharia ou industriais reconhecidas;

4. determinação dos critérios de desempenho para o navio e para os equipamentos e dispositivos salva-vidas envolvidos aos quais se aplica(m) a(s) exigência(s) prescritiva(s) pertinente(s):

4.1. os critérios de desempenho deverão proporcionar um nível de segurança não inferior às exigências prescritivas pertinentes contidas na parte B; e

4.2. os critérios de desempenho deverão ser quantificáveis e mensuráveis;

5. descrição detalhada do projeto e dos arranjos alternativos, contendo uma lista das premissas utilizadas no projeto e de quaisquer restrições ou condições operacionais propostas;

6. justificativa técnica, demonstrando que o projeto e os arranjos alternativos atendem aos critérios de segurança do desempenho; e

7. avaliação dos riscos, com base na identificação das possíveis falhas ou perigos relacionados com a proposta.

4. Avaliação do projeto e dos arranjos alternativos

4.1. A análise de engenharia exigida no parágrafo 3 deverá ser avaliada e aprovada pela Administração, levando em conta as diretrizes elaboradas pela Organização.⁵¹

4.2. Uma cópia da documentação, como aprovada pela Administração, indicando que o projeto e os arranjos alternativos atendem ao disposto nesta regra, deverá ser levada a bordo do navio.

5. Troca de informações

A Administração deverá comunicar à Organização as informações pertinentes relativas ao projeto e aos arranjos alternativos aprovados por ela, para encaminhamento a todos os Governos Contratantes.

6. Reavaliação devida à alteração das condições

Se as premissas e as restrições operacionais que tiverem sido estipuladas no projeto e nos arranjos alternativos forem alteradas, a análise de engenharia deverá ser feita nas condições alteradas e deverá ser aprovada pela Administração.”

Notas:

31. Os navios de carga que demonstrarem que cumprem as seguintes regras poderão ser excluídos da aplicação da Parte B-1:

- Anexo I da MARPOL 73/78, exceto que navios OBO com bordas livres do tipo B não são excluídos;
- Código Internacional para Construção e Equipamento de Navios Transportadores de Produtos Químicos Perigosos a Granel;
- Código Internacional para Construção e Equipamento de Navios Transportadores de Gás Liquefeitos a Granel;
- Diretrizes para o projeto e a construção de embarcações de apoio "offshore" (Resolução A.469(XII));
- Código de Segurança para Navios de Propósitos Especiais (Resolução A.534(13), como emendada);
- Exigências relativas à estabilidade em avaria da Regra 27 da Convenção de Linhas de Carga de 1966, como aplicadas em cumprimento às Resoluções A.320(IX) e A.514(13), desde que, no caso de navios de carga aos quais se aplique a Regra 27(9) as anteparas transversais principais estanques à água, para serem consideradas eficazes, sejam espaçadas de acordo com o parágrafo (12)(f) da Resolução A.320(IX), exceto navios intencionados para o transporte de carga no convés; e
- Exigências relativas à estabilidade em avaria da Regra 27 do Protocolo de Linhas de Carga de 1988.

32. Consultar o Código sobre Estabilidade Intacta para Todos os Tipos de Navios abrangidos pelos Instrumentos da IMO, adotado pela Organização através da Resolução A.749(18).

33. Consultar também as Diretrizes para a elaboração das informações relativas à estabilidade intacta (MSC/Circ.456); Orientações sobre a estabilidade intacta de navios-tanque existentes durante operações de transferência (MSC/Circ.706), e Orientações para o comandante para evitar situações perigosas quando pegando mar de popa ou de alheta (MSC/Circ.707).

34. O Comitê de Segurança Marítima, ao adotar as regras contidas nas partes B a B-4, convidou as Administrações a observarem que as regras devem ser aplicadas juntamente com as notas explicativas elaboradas pela Organização, para assegurar a sua aplicação uniforme.

35. É feita referência à Recomendação sobre um método padrão para possibilitar o atendimento às exigências relativas a dispositivos para alagamento transversal em navios de passageiros, adotada pela Organização através da Resolução A.266(VIII), como possa vir a ser emendada.

36. O que resultar na exigência mais rigorosa.

37. Consultar as emendas ao Capítulo II-2 da SOLAS, adotadas pelo Comitê de Segurança Marítima através da Resolução MSC.[. . .(82)].

38. Consultar os Padrões de desempenho para os sistemas e serviços para continuar em condições de operar para voltar ao porto com segurança e para uma evacuação e um abandono feitos de maneira ordenada (MSC/Circ. . .)

39. Consultar as seguintes publicações da IEC 529, de 1976:

- motores elétricos, circuitos e componentes de controle associados; protegidos para o padrão IPX 7;
- indicadores de posição das portas e componentes de controle associados; protegidos para o padrão IPX 8; e
- sinais de aviso de movimentação da porta; protegidos para o padrão IPX 6.

Poderá haver outros dispositivos para a vedação dos componentes elétricos, desde que a Administração esteja convencida de que seja obtida uma proteção equivalente. A pressão de água IPX 8 deverá se basear na pressão que pode ocorrer no local do componente durante um alagamento por um período de 36 horas.

40. Consultar as Observações para orientação sobre a integridade dos limites do alagamento acima do convés das anteparas de navios de passageiros para o emprego correto das Regras II-1/8 e 20, parágrafo 1 da SOLAS 1974, como emendada (MSC/Circ.541, como possa vir a ser emendada).

41. Consultar as Recomendações sobre resistência e segurança de dispositivos de travamento de portas no casco em navios ro-ro de passageiros, adotadas pela Organização através da Resolução A.793(19).

42. Consultar as Diretrizes para planos de controle de avarias (MSC/Circ.919).

43. Consultar as diretrizes a serem elaboradas pela Organização.

44. Consultar as diretrizes a serem elaboradas pela Organização.

45. Consultar as Diretrizes sobre projeto e arranjos alternativos para os Capítulos II-1 e III da SOLAS (MSC/Circ.1212)

46. Consultar as Exigências funcionais e padrões de desempenho para a avaliação dos sistemas de orientação para evacuação (MSC/Circ. 1167) e as Diretrizes provisórias para teste, aprovação e manutenção de sistemas de orientação para evacuação utilizados como uma alternativa para sistemas de iluminação localizados a baixa altura (MSC/Circ. 1168).

47. Consultar os padrões de desempenho para sistemas e serviços para permanecer em condições de operar para uma volta ao porto com segurança e para uma evacuação e um abandono feitos de maneira ordeira (MSC.1/Circ. 1214).

48. Consultar os Padrões de desempenho para os sistemas e serviços necessários para permanecer em condições de operar para voltar com segurança ao porto e para uma evacuação e um abandono feitos de maneira ordeira (MSC.1/Circ. 1214).
49. Consultar as diretrizes a serem elaboradas pela Organização.
50. Consultar as diretrizes a serem elaboradas pela Organização.
51. Consultar as Diretrizes sobre projeto e arranjos alternativos para os Capítulos II-1 e III da SOLAS (MSC/Circ. . .).

RESOLUÇÃO MSC.202(81)

(adotada em 19 de maio de 2006)

ADOÇÃO DE EMENDAS À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR, 1974, COMO EMENDADA

O COMITÊ DE SEGURANÇA MARÍTIMA,

LEMBRANDO o Artigo 28(b) da Convenção sobre a Organização Marítima Internacional relativo às atribuições do Comitê,

LEMBRANDO AINDA o artigo VIII(b) da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), 1974 (daqui em diante referida como “a Convenção”), relativo ao procedimento para emendas, aplicável ao Anexo da Convenção exceto ao disposto no Capítulo I daquele Anexo,

TENDO ANALISADO, em sua octogésima primeira sessão, emendas à Convenção, propostas e distribuídas de acordo com o Artigo VIII(b)(i) daquela Convenção,

1. ADOTA, de acordo com o Artigo VIII(b)(iv) da Convenção, emendas à Convenção, cujo texto é apresentado nos anexos da presente resolução;

2. DETERMINA, de acordo com o Artigo VIII(b)(vi)(2)(bb) da Convenção, que as mencionadas emendas deverão ser consideradas como tendo sido aceitas em 1º de julho de 2007, a menos que, antes daquela data, mais de um terço dos Governos Contratantes da Convenção, ou Governos Contratantes cujas frotas mercantes reunidas constituam pelo menos 50% da arqueação bruta da frota mercante mundial, tenham notificado as suas objeções às emendas;

3. CONVIDA os Governos Contratantes da SOLAS a observarem que, de acordo com o Artigo VIII(b)(vii)(2) da Convenção, as emendas deverão entrar em vigor em 1º de janeiro de 2008, dependendo da sua aceitação de acordo com o parágrafo 2 acima;

4. SOLICITA ao Secretário-Geral, de acordo com o Artigo VIII(b)(v) da Convenção, que transmita a todos os Governos Contratantes da Convenção cópias autenticadas da presente resolução e do texto das emendas contidas no Anexo;

5. SOLICITA AINDA ao Secretário-Geral que transmita cópias desta resolução e do seu Anexo aos Membros da Organização que não sejam Governos Contratantes da Convenção.

ANEXO
EMENDAS À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR, 1974,
COMO EMENDADA

CAPÍTULO V
SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO

Regra 2
Definições⁵²

1. O seguinte texto é inserido após o parágrafo 5 existente:

“6. Embarcação de alta velocidade significa uma embarcação como definida na Regra X/1.3.

7. Unidade móvel de perfuração “offshore” significa uma unidade móvel de perfuração “offshore” como definida na Regra XI-2/1.1.5.”

2. É inserida a seguinte nova Regra 19-1, após a Regra 19 existente:

“Regra 19-1

Identificação e acompanhamento de navios a longa distância

1. Nada do contido nesta regra, nem o disposto nos padrões de desempenho e nos requisitos funcionais adotados pela Organização com relação à identificação e ao acompanhamento de navios a longa distância deverá prejudicar os direitos, a jurisdição ou as obrigações dos Estados com base na legislação internacional, em especial, os regimes jurídicos do alto-mar, da zona econômica exclusiva, da zona contígua, dos mares territoriais ou dos estreitos utilizados para a navegação internacional e das rotas marítimas que passam por arquipélagos.

2.1. Sujeito ao disposto nos parágrafos 4.1 e 4.2, esta regra deverá se aplicar aos seguintes tipos de navios empregados em viagens internacionais:

2.1.1. navios de passageiros, inclusive embarcações de alta velocidade para passageiros;

2.1.2. navios de carga, inclusive embarcações de alta velocidade, com arqueação bruta de 300 ou mais; e

2.1.3. unidades móveis de perfuração “offshore”.

2.2. O termo “navio”, quando usado nos parágrafos 3 a 11.2, abrange os navios de passageiros e de carga, as embarcações de alta velocidade e as unidades móveis de perfuração “offshore” que estão sujeitos ao disposto nesta regra.

3. Esta regra estabelece dispositivos para permitir que os Governos Contratantes façam a identificação e o acompanhamento de navios a longa distância.

4.1. Os navios deverão ser dotados de um sistema que transmita automaticamente as informações especificadas no parágrafo 5, da seguinte maneira:

4.1.1. navios construídos em 31 de Dezembro de 2008 ou depois;

2. navios construídos antes de 31 de Dezembro de 2008 e certificados para operar:

2.1. nas áreas marítimas A1 e A2, como definidas na Regra IV/2.1.12 e IV/2.1.13; ou

2.2. nas áreas marítimas A1, A2 e A3, como definidas nas Regras IV/2.1.12, IV/2.1.13 e IV/2.1.14;

não depois da primeira vistoria da instalação rádio realizada depois de 31 de Dezembro de 2008;

2.3. navios construídos antes de 31 de Dezembro de 2008 e certificados para operar nas áreas marítimas A1, A2, A3 e A4, como definidas nas Regras IV/2.1.12, IV/2.1.13, IV/2.1.14 e IV/2.1.15, não depois da primeira vistoria da instalação rádio realizada depois de 1º de Julho de 2009. No entanto, estes navios deverão atender ao disposto no subparágrafo .2 acima enquanto estiverem operando nas áreas marítimas A1, A2 e A3.

4.2. Não deverá ser exigido dos navios, independentemente da data da sua construção, dotados de um sistema automático de identificação (AIS), como definido na Regra 19.2.4, e operando exclusivamente no interior da área marítima A1, como definida na Regra IV/2.1.12, que cumpram o disposto nesta regra.

5. Sujeito ao disposto no parágrafo 4.1, os navios deverão transmitir automaticamente as seguintes informações sobre a identificação e o acompanhamento a longa distância:

5.1. a identidade do navio;

5.2. a posição do navio (latitude e longitude); e

3. a data e a hora da posição fornecida.

6. Os sistemas e equipamentos utilizados para atender às exigências desta regra deverão estar de acordo com padrões de desempenho e com requisitos funcionais⁵³ não inferiores aos adotados pela Organização. Qualquer equipamento de bordo deverá ser de um tipo aprovado pela Administração.

7. Os sistemas e equipamentos utilizados para atender às exigências desta regra deverão poder ser desligados a bordo ou cessar a disseminação das informações relativas à identificação e ao acompanhamento a longa distância:

7.1. quando os acordos, as regras ou as normas internacionais dispuserem sobre a proteção das informações relativas à navegação; ou

7.2. em circunstâncias excepcionais, e pelo menor tempo possível, quando for considerado pelo comandante que o seu funcionamento está comprometendo a segurança do navio. Neste caso, o comandante deverá informar à Administração, sem uma demora indevida, e fazer um lançamento no registro das atividades da navegação e dos incidentes, mantido de acordo com a Regra 28, informando as razões para a decisão e indicando o período no qual o sistema ou o equipamento ficou desligado.

8.1. Sujeito ao disposto nos parágrafos 8.2 a 11.2, os Governos Contratantes deverão poder receber informações relativas à identificação e ao acompanhamento a longa distância sobre os navios, para fins de segurança e para outras finalidades, como acordado pela Organização, da seguinte maneira:

8.1.1. a Administração deverá ter o direito de receber estas informações sobre os navios autorizados a arvorar a sua bandeira, independentemente de onde possam estar esses navios;

8.1.2. um Governo Contratante deverá ter o direito de receber estas informações sobre os navios que tenham revelado a sua intenção de entrar numa instalação portuária, como definida na Regra XI-2/1.1.9, ou num local sob a jurisdição daquele Governo Contratante, independentemente de onde aquele navio possa estar, desde que não esteja em águas de um outro Governo Contratante entre as linhas de base, estabelecidas de acordo com a legislação internacional, e a terra;; e

8.1.3. um Governo Contratante deverá ter o direito de receber estas informações sobre navios autorizados a arvorar a bandeira de outros Governos Contratantes e que não pretendem entrar numa instalação portuária nem num local sob a jurisdição daquele Governo Contratante, e que estejam navegando a uma distância não superior a 1.000 milhas náuticas da sua costa, desde que aqueles navios não estejam dentro das águas de um outro Governo Contratante entre as linhas de base, estabelecidas de acordo com a legislação internacional, e a terra;; e

8.1.4. um Governo Contratante não deverá ter o direito de receber, de acordo com o subparágrafo .3, estas informações sobre um navio que esteja no mar territorial do Governo Contratante cuja bandeira o navio estiver autorizado a arvorar.

8.2. Os Governos Contratantes deverão especificar e informar à Organização os detalhes pertinentes, levando em consideração os padrões de desempenho e os requisitos funcionais adotados pela Organização, para permitir que as informações relativas à identificação e ao acompanhamento a longa distância sejam tornadas disponíveis de acordo com o disposto no parágrafo 8.1. O Governo Contratante envolvido pode, a qualquer momento daí em diante, alterar ou retirar estas informações. Ao receber estas informações, juntamente com os detalhes relativos a elas, a Organização deverá informar a todos os Governos Contratantes.

9.1. Apesar do disposto no parágrafo 8.1.3, a Administração deverá ter o direito, para atender à segurança ou a outros interesses, de decidir, a qualquer momento, que informações relativas à identificação e ao acompanhamento a longa distância de navios autorizados a arvorar a sua bandeira não deverão ser fornecidas aos Governos Contratantes de acordo com o disposto no parágrafo 8.1.3. A Administração envolvida pode, a qualquer momento daí em diante, alterar, suspender ou anular estas decisões.

9.2. A Administração envolvida deverá comunicar estas decisões à Organização de acordo com o parágrafo 9.1. Ao receber esta comunicação, a Organização deverá informar a todos os Governos Contratantes, juntamente com os detalhes relativos àquelas decisões.

9.3. Os direitos e as obrigações, de acordo com a legislação internacional, dos navios cuja Administração tiver invocado o disposto no parágrafo 9.1 não deverão ser prejudicados em decorrência destas decisões.

10. Os Governos Contratantes deverão sempre:

10.1. reconhecer a importância das informações relativas à identificação e ao acompanhamento a longa distância;

10.2. reconhecer e respeitar o sigilo comercial e a sensibilidade de qualquer informação relativa à identificação e ao acompanhamento a longa distância que possam

receber;

10.3. proteger as informações que possam receber contra acessos ou divulgações não autorizados; e

10.4. utilizar as informações que possam receber de uma maneira compatível com a legislação internacional.

11.1. Os Governos Contratantes deverão arcar com todos os custos relacionados com qualquer informação relativa à identificação e ao acompanhamento a longa distância que possam solicitar e receber. Apesar do disposto no parágrafo 11.2, os Governos Contratantes não deverão impor quaisquer ônus aos navios em relação às informações relativas à identificação e ao acompanhamento a longa distância que possam procurar obter.

11.2. A menos que a legislação da Administração disponha em contrário, os navios autorizados a arvorar a sua bandeira não deverão arcar com qualquer ônus para transmitir informações relativas à identificação e ao acompanhamento a longa distância em cumprimento ao disposto nesta regra.

12. Apesar do disposto no parágrafo 8.1, os serviços de busca e salvamento dos Governos Contratantes deverão ter o direito de receber, livre de qualquer ônus, informações relativas à identificação e ao acompanhamento a longa distância relativas à busca e ao salvamento de pessoas em perigo no mar.

13. Os Governos Contratantes podem informar à Organização qualquer caso em que eles considerem que o disposto nesta regra, ou em quaisquer outras exigências relacionadas com ela e estabelecidas pela Organização, não tenham sido, ou não estejam sendo cumpridas.

14. O Comitê de Segurança Marítima deverá estabelecer os critérios, os procedimentos e as medidas para o estabelecimento, o exame e a verificação do fornecimento de informações relativas à identificação e ao acompanhamento a longa distância aos Governos Contratantes, de acordo com o disposto nesta regra.”

Notas:

52. A arqueação bruta a ser utilizada para determinar se um navio de carga ou uma embarcação de alta velocidade precisa cumprir o disposto nesta regra deverá ser aquela determinada com base no disposto na Convenção Internacional de Medição da Tonelagem de Navios, 1969, independentemente da data em que o navio ou a embarcação de alta velocidade tiver sido, ou estiver sendo, construído.

53. Consultar os Padrões de desempenho e os requisitos funcionais para a identificação e o acompanhamento de navios a longa distância, adotados pelo Comitê de Segurança Marítima da Organização através da Resolução MSC.210(81).

RESOLUÇÃO MSC.216(82)

(adotada em 8 de dezembro de 2006)

ADOÇÃO DE EMENDAS À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR, 1974, COMO EMENDADA

O COMITÊ DE SEGURANÇA MARÍTIMA,

LEMBRANDO o Artigo 28(b) da Convenção sobre a Organização Marítima Internacional relativo às atribuições do Comitê,

LEMBRANDO AINDA o artigo VIII(b) da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), 1974 (daqui em diante referida como “a Convenção”), relativo ao procedimento para a adoção de emendas aplicável ao Anexo da Convenção, exceto ao disposto no Capítulo I daquele Anexo,

TENDO ANALISADO, em sua octogésima segunda sessão, emendas à Convenção, propostas e distribuídas de acordo com o Artigo VIII(b)(i) daquela Convenção,

1. ADOTA, de acordo com o Artigo VIII(b)(iv) da Convenção, emendas à Convenção, cujo texto é apresentado no Anexo da presente resolução;

2. DETERMINA, de acordo com o Artigo VIII(b)(vi)(2)(bb) da Convenção, que:

(a) as mencionadas emendas apresentadas no anexo 1 deverão ser consideradas como tendo sido aceitas em 1º de janeiro de 2008;

(b) as mencionadas emendas apresentadas no anexo 2 deverão ser consideradas como tendo sido aceitas em 1º de julho de 2008; e

(c) as mencionadas emendas apresentadas no anexo 3 deverão ser consideradas como tendo sido aceitas em 1º de janeiro de 2010,

a menos que, antes daquela data, mais de um terço dos Governos Contratantes da Convenção, ou Governos Contratantes cujas frotas mercantes reunidas constituam pelo menos 50% da arqueação bruta da frota mercante mundial, tenham notificado as suas objeções às emendas;

3. CONVIDA os Governos Contratantes da SOLAS a observarem que, de acordo com o Artigo VIII(b)(vii)(2) da Convenção:

(a) as emendas apresentadas no anexo 1 deverão entrar em vigor em 1º de julho de 2008;

(b) as emendas apresentadas no anexo 2 deverão entrar em vigor em 1º de janeiro de 2009;

e

(c) as emendas apresentadas no anexo 3 deverão entrar em vigor em 1º de julho de 2010, dependendo da sua aceitação de acordo com o parágrafo 2 acima;

4. SOLICITA ao Secretário-Geral, de acordo com o Artigo VIII(b)(v) da Convenção, que transmita a todos os Governos Contratantes da Convenção cópias autenticadas da presente resolução e do texto das emendas contidas nos Anexos;

5. SOLICITA AINDA ao Secretário-Geral que transmita cópias desta resolução e dos seus Anexos aos Membros da Organização que não sejam Governos Contratantes da Convenção.

ANEXO 1
EMENDAS À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR, 1974,
COMO EMENDADA

CAPÍTULO II-1
CONSTRUÇÃO - ESTRUTURA, COMPARTIMENTAGEM E ESTABILIDADE, MÁQUINAS E INSTALAÇÕES
ELÉTRICAS

PARTE A-1
ESTRUTURA DOS NAVIOS

Regra 3-2

Prevenção contra corrosão em tanques de lastro de água salgada em petroleiros e em graneleiros

1. O texto existente e o título da Regra 3-2 são substituídos pelos seguintes:

“Revestimento de proteção dos tanques destinados a lastro de água salgada em todos os tipos de navios e em espaços no casco duplo de graneleiros

1. Os parágrafos 2 e 4 desta regra deverão se aplicar a navios com arqueação bruta não menor que 500:

1.1. para os quais o contrato de construção for assinado em 1º de julho de 2008 ou depois; ou

1.2. na ausência de um contrato de construção, cujas quilhas sejam batidas ou que estejam num estágio da construção semelhante em 1º de janeiro de 2009 ou depois; ou

1.3. cuja entrega seja feita em 1º de julho de 2012 ou depois.

2. Todos os tanques destinados a lastro de água salgada, dispostos nos navios e nos espaços no casco duplo em graneleiros com 150 m de comprimento ou mais, deverão ser revestidos durante a construção de acordo com o Padrão de desempenho para revestimentos de proteção para tanques destinados a lastro de água salgada em todos os tipos de navios e em espaços no casco duplo de graneleiros, adotado pelo Comitê de Segurança Marítima através da Resolução MSC.-215 (82) . . , como possa vir a ser emendada pela Organização, desde que essas emendas sejam adotadas, postas em vigor e surtam efeito de acordo com o disposto no artigo VIII da presente Convenção, relativo aos procedimentos de emendas aplicáveis ao Anexo, exceto ao Capítulo I.

3. Todos os tanques destinados a lastro de água salgada, dispostos em petroleiros e em graneleiros construídos em 1º de julho de 1998 ou depois, para os quais o parágrafo 2 não seja aplicável, deverão atender às exigências da Regra II-1/3-2, adotada através da Resolução MSC.47(66).

4. A manutenção do sistema de revestimento de proteção deverá ser incluída no esquema de manutenção geral do navio. A eficácia do sistema de revestimento de proteção deverá ser verificada pela Administração, ou por uma organização reconhecida pela Administração, durante toda a vida do navio, com base nas diretrizes elaboradas pela

Organização.

CAPÍTULO II-2

CONSTRUÇÃO - PROTEÇÃO CONTRA INCÊNDIO, DETECÇÃO DE INCÊNDIO E EXTINÇÃO DE INCÊNDIO

Regra 1

Aplicação

2. No parágrafo 2.2.3, suprimir a segunda ocorrência da palavra “e”.
3. No parágrafo 2.2.4, substituir “.” por “; e”.
4. Acrescentar o seguinte novo parágrafo 2.2.5:

“5. as Regras 5.3.1.3.2 e 5.3.4 para navios de passageiros, não depois da data da primeira vistoria a ser realizada após 1º de Julho de 2008.”

Regra 3

Definições

5. É acrescentado o seguinte novo parágrafo 53, após o parágrafo 52 existente:

53. Varanda do camarote é um espaço no convés aberto destinado ao uso exclusivo dos ocupantes de um único camarote, tendo um acesso direto proveniente daquele camarote.”

Regra 4

Probabilidade de ignição

6. É acrescentado o seguinte texto no fim do parágrafo 5.2.3:

“exceto que o padrão “A-0” é aceitável para janelas e vigias localizadas fora do limite especificado na Regra 9.2.4.2.5.

7. No parágrafo 4.4, são acrescentadas as palavras “ou se aplicadas em varandas de camarotes de navios de passageiros construídos em 1º de julho de 2008 ou depois, entre as palavras “estações de controle” e “deverão”.

Regra 5

Potencial de alastramento do incêndio

8. No parágrafo 3.1.2.1, suprimir a última frase.
9. Acrescentar o seguinte novo parágrafo 3.1.3:

“3.1.3. Anteparas e conveses parciais em navios de passageiros

3.1.3.1. As anteparas ou conveses parciais utilizados para subdividir um compartimento por uma questão de utilidade ou de tratamento artístico deverão ser de

materiais não combustíveis.

3.1.3.2. Os forros, tetos e anteparas ou conveses parciais utilizados para encobrir a visão ou separar varandas de camarotes adjacentes deverão ser de materiais não combustíveis. As varandas dos camarotes em navios de passageiros construídos antes de 1º de julho de 2008 deverão atender às exigências deste subparágrafo até a primeira vistoria a ser realizada após 1º de julho de 2008.”

10. Na primeira frase do parágrafo 3.2.1.1, são acrescentadas as palavras “e varandas dos camarotes” entre as palavras “serviço” e “que”, e é acrescentada a seguinte nova frase no fim do parágrafo:

“No entanto, o disposto no parágrafo 3.2.3 não precisa ser aplicado às varandas dos camarotes.”

11. É acrescentado o seguinte novo subparágrafo .3 ao parágrafo 3.2.4.1 existente:

“3. superfícies expostas de varandas de camarotes, exceto para sistemas de revestimento com madeira de lei natural.”

12. É acrescentado o seguinte novo parágrafo 3.4 após o parágrafo 3.3 existente:

“3.4. Móveis e mobílias em varandas de camarotes de navios de passageiros

Em navios de passageiros, os móveis e as mobílias em varandas de camarotes deverão cumprir as Regras 3.40.1, 3.40.2, 3.40.3, 3.40.6 e 3.40.7, a menos que essas varandas sejam protegidas por meio de um sistema fixo de borrifo de água sob pressão e de sistemas fixos de detecção de incêndio e de alarme de incêndio que atendam ao disposto nas Regras 7.10 e 10.6.1.3. Os navios de passageiros construídos antes de 1º de julho de 2008 deverão atender às exigências deste parágrafo na primeira vistoria realizada após 1º de julho de 2008.”

Regra 6

Potencial de geração de fumaça e toxidade

13. O parágrafo 2 é renumerado como parágrafo 2.1.

14. Acrescentar o seguinte novo parágrafo 2.2 após o parágrafo 2.1:

“2.2. Em navios de passageiros construídos em 1º de julho de 2008 ou depois, as tintas, vernizes e outros materiais para pintura de acabamento utilizados em superfícies expostas de varandas de camarotes, exceto sistemas de revestimento com madeira de lei natural, não deverão ser capazes de produzir quantidades excessivas de fumaça e de produtos tóxicos, sendo isto determinado de acordo com o Código Internacional para o Uso de Procedimentos de Testes de Incêndio”.

15. O parágrafo 3 é renumerado como parágrafo 3.1.

16. Acrescentar o seguinte novo parágrafo 3.2 após o parágrafo 3.1:

“3.2. Em navios de passageiros construídos em 1º de julho de 2008 ou depois, as coberturas primárias do convés de varandas de camarotes não deverão dar origem, em temperaturas elevadas, a perigos causados por fumaça, tóxicos ou explosivos, sendo isto determinado de acordo com o Código Internacional para o Uso de Procedimentos de Testes de Incêndio”.

Regra 7

Detecção e alarme

17. É acrescentado o seguinte novo parágrafo 10 após o parágrafo 9.4 existente:

“10. Proteção de varandas de camarotes em navios de passageiros

Deverá ser instalado um sistema fixo de detecção de incêndio e de alarme de incêndio que atenda ao disposto no Código Internacional para Sistemas de Segurança contra Incêndio em varandas de camarotes de navios aos quais se aplique a Regra 5.3.4, quando os móveis e equipamentos daquelas varandas não forem como está definido nas Regras 3.40.1, 3.40.2, 3.40.3, 3.40.6 e 3.40.7.”

Regra 9

Contenção do incêndio

18. É acrescentado o seguinte novo parágrafo 2.2.6 após o parágrafo 2.2.5.2:

“2.2.6. Arranjo de varandas de camarotes

Em navios de passageiros construídos em 1º de julho de 2008 ou depois, as anteparas parciais não submetidas a carga que separam varandas de camarotes adjacentes deverão poder ser abertas pela tripulação, de ambos os lados, para fins de combater incêndios.”

Regra 10

Combate a incêndio

19. O título do parágrafo 6.1 é substituído pelo seguinte:

“6.1. Sistemas de borrifo de água em navios de passageiros”

20. É acrescentado o seguinte novo parágrafo 6.1.3 após o parágrafo 6.1.2:

“6.1.3. Deverá ser instalado um sistema fixo de extinção de incêndio por borrifo de água sob pressão, que atenda ao disposto no Código Internacional para Sistemas de Segurança contra Incêndio, em varandas de camarotes de navios aos quais se aplique a regra 5.3.4, quando os móveis e equipamentos daquelas varandas não forem como está definido nas Regras 3.40.1, 3.40.2, 3.40.3, 3.40.6 e 3.40.7.”

CAPÍTULO III

EQUIPAMENTOS SALVA-VIDAS E OUTROS DISPOSITIVOS

Regra 6

Comunicações

21. O parágrafo 4.3 é substituído pelo seguinte:

“4.3 O sistema de alarme geral de emergência deverá ser audível em todos os

alojamentos e compartimentos normais de trabalho da tripulação. Em navios de passageiros, o sistema deverá ser audível também em todos os conveses abertos.”

Regra 11

Disposições a Serem Observadas na Reunião e no Embarque nas Embarcações de Sobrevivência

22. Na primeira frase do parágrafo 7, as palavras “condições desfavoráveis” são substituídas pelas palavras “todas as condições” e é acrescentado o sinal “ ° ”(graus) após os termos “10” e “20”.

Regra 14

Estivagem das Embarcações de Salvamento

23. São acrescentadas as palavras “e, se forem do tipo inflável, sempre numa condição de totalmente infladas”, no fim do subparágrafo .1.

Regra 19

Adestramento e Exercícios de Emergência

24. O parágrafo 3.3.4 é substituído pelo seguinte:

“3.3.4. No caso de uma embarcação salva-vidas disposta para lançamento por queda livre, pelo menos uma vez a cada três meses durante um exercício de abandono do navio a tripulação deve embarcar na embarcação salva-vidas, se prender devidamente aos seus assentos e dar início aos procedimentos para lançamento até a liberação real da embarcação salva-vidas, mas não incluindo esta liberação (isto é, o gato de liberação não deve ser liberado). A embarcação salva-vidas deverá então ser lançada por queda livre, somente com a tripulação exigida para a sua operação a bordo, ou ser arriada na água por meio dos meios secundários de lançamento, com ou sem a tripulação que a opera a bordo. Nos dois casos, daí em diante a embarcação salva-vidas deverá ser manobrada na água pela tripulação que a opera. A intervalos não superiores a seis meses, a embarcação salva-vidas deverá ser lançada por queda livre somente com a tripulação que a opera a bordo, ou deverá ser feito um lançamento simulado de acordo com as diretrizes elaboradas pela Organização.”

Regra 20

Disponibilidade Operativa, Manutenção e Inspeções

25. Os parágrafos 4.1 e 4.2 são substituídos pelos seguintes:

“Os tiradores das talhas utilizadas para lançamento deverão ser inspecionadas periodicamente especialmente com relação às áreas que passam através das roldanas, e substituídos quando necessário devido à deterioração dos tiradores, ou a intervalos não superiores a 5 anos, o que ocorrer mais cedo.

26. Na terceira frase do parágrafo 6.2, as palavras “ele deverá funcionar durante o período estabelecido no manual do fabricante” são substituídas pelas palavras “pode ser providenciado um

suprimento adequado de água”.

27. O título do parágrafo 8 é substituído pelo seguinte:

“8. Manutenção de balsas salva-vidas infláveis, coletes salva-vidas infláveis e sistemas de evacuação marítima, e manutenção e reparo de embarcações de salvamento infláveis.”

28. A segunda frase do parágrafo 11.1.3 é substituída pela seguinte:

“A carga a ser aplicada deverá ser a massa da embarcação de sobrevivência, ou da embarcação de salvamento, sem pessoas a bordo, exceto que, a intervalos não superiores a cinco anos, o teste deverá ser feito com uma carga de prova igual a 1,1 vezes o peso da embarcação de sobrevivência, ou da embarcação de salvamento, e de toda a sua lotação de pessoas e de toda a sua dotação de equipamentos.”

29. O texto do parágrafo 11.2 é substituído pelo seguinte:

“11.2 O mecanismo de liberação com carga das embarcações salva-vidas, ou das embarcações de salvamento, inclusive os sistemas de liberação das embarcações salva-vidas de queda livre, deverão ser:”

30. Na primeira frase do parágrafo 11.2.3, a palavra “embarcação salva-vidas” é substituída pela palavra “embarcação”.

31. É acrescentado à regra o seguinte novo parágrafo 11.3:

“11.3. Os gatos de liberação automática das balsas salva-vidas lançadas por turcos deverão ser:

1. mantidos de acordo com as instruções para a manutenção a bordo, como exigido pela Regra 36;

2. submetidos a um exame minucioso e a um teste de funcionamento durante as vistorias anuais exigidas pelas Regras I/7 e I/8, por pessoas adequadamente treinadas e que estejam familiarizadas com o sistema; e

3. testados quanto ao seu funcionamento, submetidos a uma carga de 1,1 vezes a massa total da balsa salva-vidas quando carregada com toda a sua lotação de pessoas e com toda a sua dotação de equipamentos, sempre que o gato de liberação automática sofrer uma revisão. Esta manutenção e este teste deverão ser feitos pelo menos uma vez a cada cinco anos.

Regra 21

Embarcações de sobrevivência e embarcações de salvamento

32. O texto do parágrafo 1.2 é substituído pelo seguinte:

“1.2. Os navios de passageiros empregados em viagens internacionais curtas deverão ter a bordo:

33. É suprimido o parágrafo 1.3 e os demais parágrafos são renumerados de acordo com esta supressão.

34. No parágrafo 1.4, são acrescentadas as palavras “após todas as pessoas terem sido reunidas, com os salva-vidas vestidos” no fim do parágrafo.

35. O parágrafo 2.3 é substituído pelo seguinte:

“2.3 Uma embarcação salva-vidas pode ser aceita como uma embarcação de salvamento, desde que ela e seus dispositivos de lançamento e de recolhimento atendam também às exigências para uma embarcação de salvamento.”

36. No parágrafo 3.2, são suprimidas as palavras “que atendam às normas especiais de compartimentagem prescritas na Regra II-1/6.5”.

Regra 26

Disposições Adicionais para Navios Ro-Ro de Passageiros

37. No parágrafo 3.1, substituir o texto “aprovado pela Administração tendo em vista as recomendações adotadas pela Organização” por “que atenda ao disposto na seção 5.1.4 do Código.”

38. No parágrafo 3.2, substituir todo o texto após as palavras “equipamento de lançamento adequado” por “que atenda ao disposto na seção 6.1.7 do Código.”

Regra 31

Embarcações de sobrevivência e embarcações de salvamento

39. O subparágrafo .2 do parágrafo 1.1 é substituído pelo seguinte:

“2. além disto, uma ou mais balsas salva-vidas infláveis ou rígidas que atendam às exigências da seção 4.2 ou 4.3 do Código, com uma massa inferior a 185 kg e estivadas num local que proporcione uma fácil transferência de um bordo para o outro num único nível de um convés aberto, e com uma capacidade reunida para acomodar o número total de pessoas a bordo. Se a balsa, ou balsas salva-vidas não tiverem uma massa inferior a 185 kg, e se não estiverem estivadas num local que proporcione uma fácil transferência de um bordo para o outro num único nível de um convés aberto, a capacidade total disponível em cada bordo deverá ser suficiente para acomodar o número total de pessoas a bordo.”

40. O subparágrafo .2 do parágrafo 1.3 é substituído pelo seguinte:

“2. a menos que as balsas salva-vidas exigidas pelo parágrafo 1.3.1 tenham uma massa inferior a 185 kg e estejam estivadas num local que proporcione uma fácil transferência de um bordo para o outro num único nível de um convés aberto, deverá haver outras balsas salva-vidas, de modo que a capacidade total disponível em cada bordo possa acomodar 150% do número total de pessoas a bordo;”

41. O subparágrafo .4 do parágrafo 1.3 é substituído pelo seguinte:

“4. caso qualquer embarcação de sobrevivência seja perdida, ou considerada imprestável para o serviço, deverá haver embarcações de sobrevivência suficientes para serem utilizadas em cada bordo, inclusive qualquer uma que tenha uma massa inferior a 185 Kg e que esteja estivada num local que proporcione uma fácil transferência de um bordo para o outro num único nível de um convés aberto, para acomodar o número total de pessoas a bordo.”

42. A segunda frase do parágrafo 2 é substituída pela seguinte:

“Uma embarcação salva-vidas pode ser aceita como uma embarcação de salvamento, desde que ela e os seus dispositivos de lançamento e de recolhimento atendam também às exigências para uma embarcação de salvamento.”

Regra 32

Equipamentos Salva-Vidas Individuais

43. Na primeira frase do parágrafo 3.2, são acrescentadas as palavras “de um tamanho adequado” entre as palavras “imersão e para”.

44. No parágrafo 3.3, são acrescentadas as palavras “inclusive embarcações de sobrevivência localizadas em locais distantes, levadas a bordo de acordo com a Regra 31.1.4” entre as palavras “estivadas” e “adicional”, e as palavras “de um tamanho adequado” são acrescentadas entre as palavras “imersão” e “que atendam”.

Regra 35

Manual de Adestramento e Acessórios de Ensino de Bordo

45. É acrescentado o seguinte novo parágrafo 5, após o parágrafo 4 existente:

“5. O manual de adestramento deverá ser escrito no idioma de trabalho do navio.”

CAPÍTULO XII

MEDIDAS ADICIONAIS DE SEGURANÇA PARA GRANELEIROS

Regra 6

Requisitos estruturais e outros, para graneleiros

46. É suprimido o parágrafo 3 existente e os parágrafos 4 e 5 existentes são renumerados como parágrafos 3 e 4.

Regra 12

Detectores do nível de água em porões, espaços de lastro e espaços secos

47. No parágrafo 1.2, a referência à Regra “II-1/11” é substituída pela referência à Regra II-1/12”.

Regra 13

Disponibilidade dos sistemas de bombeamento

48. No parágrafo 1, a referência à Regra “II-1/11.4” é substituída pela referência à Regra II-1/12”.

APÊNDICE

CERTIFICADOS

49. No Certificado de Segurança de Navio de Passageiros, Certificado de Segurança de

Construção de Navio de Carga e Certificado de Segurança de Navio de Carga, a expressão “Data em que a quilha foi batida ou em que o navio estava num estágio similar de construção ou, quando aplicável, data em que teve início uma grande reforma ou uma alteração ou modificação de caráter importante...” é substituída pela seguinte:

“Data da construção:

- Data do contrato de construção
- Data em que a quilha foi batida ou em que o navio estava num estágio de construção semelhante
- Data da entrega
- Data em que teve início o trabalho para uma grande reforma ou para uma alteração ou modificação de caráter importante (quando aplicável)

Todas as datas aplicáveis devem ser preenchidas.”

Registro de Equipamento para o Certificado de Segurança de Navio de Passageiros (Modelo P)

50. No Registro de Equipamento para o Certificado de Segurança de Navio de Passageiros (Modelo P), é inserido o seguinte equipamento na seção 5, após o subitem 4:

“4.2. Sistema de identificação e acompanhamento a longa distância (LRIT) e o item 4 (Sistema automático de identificação (AIS)) é renumerado como 4.1.

Registro de Equipamento para o Certificado de Segurança de Equipamento de Navio de Carga (Modelo E)

51. No Registro de Equipamento para o Certificado de Segurança de Equipamento de Navio de Carga (Modelo E), é inserido o seguinte equipamento na seção 3, após o subitem 4:

“4.2. Sistema de identificação e acompanhamento a longa distância (LRIT) e o item 4 (Sistema automático de identificação (AIS)) é renumerado como 4.1.

Registro de Equipamento para o Certificado de Segurança de Navio de Carga (Modelo C)

52. No Registro de Equipamento para o Certificado de Segurança de Navio de Carga (Modelo C), é inserido o seguinte equipamento na seção 5, após o subitem 4:

“4.2. Sistema de identificação e acompanhamento a longa distância (LRIT) e o item 4 (Sistema automático de identificação (AIS)) é renumerado como 4.1.

Modelo do Certificado de Segurança Para Navios de Passageiros com Propulsão Nuclear

53. Na tabela do parágrafo 2.1.3, na seção que inicia com as palavras “ISTO É PARA CERTIFICAR”, a referência à “Regra II-1/13” é substituída pela referência à “Regra II-1/18”.

ANEXO 2

EMENDAS À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR, 1974, COMO EMENDADA

CAPÍTULO II-1

CONSTRUÇÃO - ESTRUTURA, COMPARTIMENTAGEM E ESTABILIDADE, MÁQUINAS E INSTALAÇÕES ELÉTRICAS

1. O texto existente das partes A, B e B-1 do capítulo é substituído pelo seguinte:

PARTE A

GENERALIDADES

Regra 1

Aplicação

1.1. A menos que expressamente disposto em contrário, este capítulo deverá se aplicar a navios cujas quilhas tenham sido batidas, ou a navios que estejam num estágio similar de construção, em 1º de janeiro de 2009 ou depois.

1.2. Para os efeitos deste capítulo, o termo num estágio similar de construção significa o estágio em que:

1.2.1. teve início a construção identificável de um navio específico; e

1.2.2. teve início a montagem daquele navio, compreendendo pelo menos 50 toneladas ou a um por cento da massa estimada de toda estrutura material, o que for menor.

1.3. Para os efeitos deste capítulo:

1.3.1. a expressão navios construídos significa navios cujas quilhas tenham sido batidas ou que estejam num estágio similar de construção;

1.3.2. a expressão todos os navios significa navios construídos antes, em, ou depois de 1º de janeiro de 2009;

1.3.3. um navio de carga, já construído, que seja convertido em navio de passageiros, deverá ser tratado como um navio de passageiros construído na data em que começar a referida conversão.

1.3.4 a expressão alterações e modificações de vulto significa, no contexto da compartimentagem e estabilidade de navios de carga, qualquer modificação feita na sua estrutura que afete o nível de compartimentagem daquele navio. Quando um navio de carga for submetido a tais modificações, deverá ser demonstrado que a razão A/R calculada para o navio depois de tais modificações não é menor do que a razão A/R calculada para o navio antes da modificação. No entanto, nos casos em que a razão A/R do navio antes da modificação for igual ou maior do que um, só é necessário que o navio tenha, após a modificação, um valor de A que não seja inferior a R, calculado para o navio modificado.

2. A menos que seja expressamente disposto em contrário, para navios construídos antes

de 1º de janeiro de 2009, a Administração deverá assegurar que sejam cumpridas as exigências aplicáveis constantes das disposições do capítulo II-1 da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, como emendada pelas resoluções MSC.1(XLV), MSC.6(48), MSC.11(55), MSC.12(56), MSC.13(57), MSC.19(58), MSC.26(60), MSC.27(61), Resolução 1 da Conferência SOLAS de 1955, MSC.47(66), MSC.57(67), MSC.65(68), MSC.69(69), MSC.99(73), MSC.134(76), MSC.151(78), e MSC.170(79).

3. Todos os navios que forem submetidos a reparos, alterações, modificações e reequipamento relacionado com aqueles reparos, alterações ou modificações, deverão continuar a cumprir pelo menos as exigências que anteriormente lhes eram aplicáveis. Tais navios, se construídos antes da data em que quaisquer emendas pertinentes entraram em vigor, deverão, como regra, atender às exigências para navios construídos naquela data ou depois, no mínimo na mesma extensão em que atendiam antes de serem submetidos a tais reparos, alterações, modificações ou reequipamentos. Os reparos, alterações e modificações de vulto e reequipamentos relacionados com esses reparos, alterações ou modificações deverão atender às exigências para navios construídos na data em quaisquer emendas pertinentes entraram em vigor, ou depois daquela data, na medida em que a Administração julgar razoável e possível.

4. A Administração de um Estado pode, se considerar que a natureza abrigada e as condições da viagem são tais que tornem a aplicação de quaisquer exigências deste capítulo não razoáveis ou desnecessárias, dispensar daquelas exigências determinados navios ou classes de navios autorizados a arvorar a bandeira daquele Estado que, no decorrer da sua viagem, não se afastem mais de 20 milhas da terra mais próxima.

5. No caso de navios de passageiros que sejam empregados em tráfegos especiais para o transporte de um grande número de passageiros especiais, como o de peregrinos, a Administração do Estado cuja bandeira tais navios estiverem autorizados a arvorar, se estiver convencida de que é impraticável exigir o cumprimento das exigências deste capítulo, poderá dispensar tais navios daquelas exigências, desde que eles atendam plenamente às disposições das:

5.1. regras anexadas ao Acordo sobre Navios de Passageiros empregados em Tráfegos Especiais, de 1971; e

5.2. regras anexadas ao Protocolo sobre Exigências Relativas a Compartimentos para Navios de Passageiros empregados em Tráfegos Especiais, de 1973.

Regra 2

Definições

Para os efeitos deste capítulo, a menos que expressamente disposto em contrário:

1. Comprimento da compartimentagem do navio (LS) é a projeção do maior comprimento moldado daquela parte do navio no convés ou conveses que limitam a extensão vertical do alagamento, ou abaixo deles, estando o navio na linha de carga de maior calado da compartimentagem.

2. Meio-comprimento é o ponto localizado na metade do comprimento da compartimentagem do navio.

3. Extremo de ré é o limite de ré do comprimento da compartimentagem.

4. Extremo de vante é o limite de vante do comprimento da compartimentagem.

5. Comprimento (L) é o comprimento como definido na Convenção Internacional sobre

Linhas de Carga em vigor.

6. Convés da borda livre é o convés como definido na Convenção Internacional sobre Linhas de Carga em vigor.

7. Perpendicular a vante é a perpendicular a vante como definida na Convenção Internacional sobre Linhas de Carga em vigor.

8. Boca (B) é a maior boca moldada do navio no calado máximo da compartimentagem, ou abaixo dele.

9. Calado (d) é a distância vertical da linha da quilha, na metade do comprimento do navio, até a linha d'água em questão.

10. Calado máximo da compartimentagem (dS) é a linha d'água que corresponde ao calado na linha de carga de verão do navio.

11. Calado leve de serviço (DL) é o calado mínimo de serviço que corresponde ao carregamento mais leve previsto e ao conteúdo dos tanques, incluindo, entretanto, o lastro que puder ser necessário para a estabilidade e/ou para a imersão. Os navios de passageiros deverão incluir todo o efetivo de passageiros e de tripulantes a bordo.

12. Calado parcial da compartimentagem (dP) é o calado leve de serviço mais 60% da diferença entre o calado leve de serviço e o calado máximo da compartimentagem.

13. Trim é a diferença entre o calado a vante e o calado a ré, quando os calados forem medidos nos terminais de vante e de ré respectivamente, não levando em consideração qualquer curvatura da quilha.

14. Permeabilidade (μ) de um compartimento é a percentagem do volume imerso daquele compartimento que pode ser ocupado pela água.

15. Compartimentos de máquinas são compartimentos entre os limites estanques à água de um compartimento que contenha as máquinas principais e auxiliares da propulsão, inclusive caldeiras, geradores e motores elétricos destinados principalmente à propulsão. No caso de arranjos pouco frequentes, a Administração pode definir os limites dos compartimentos de máquinas.

16. Estanque ao tempo significa que em qualquer estado do mar a água não penetrará no navio.

17. Estanque à água significa ter escantilhões e dispositivos capazes de impedir a passagem de água em qualquer direção quando sob a pressão da água que provavelmente ocorreria em condições de navio intacto ou avariado. Na condição de navio avariado, a pressão da água deve ser considerada na pior situação em equilíbrio, inclusive nos estágios intermediários de alagamento.

18. Pressão de projeto significa a pressão hidrostática para a qual cada estrutura ou cada dispositivo considerado estanque à água nos cálculos de estabilidade intacta e em avaria foi projetado para suportar.

19. Convés das anteparas num navio de passageiros significa o convés mais elevado em qualquer ponto do comprimento da subdivisão (LS) até o qual as anteparas principais e o casco do navio são estanques à água, e o convés mais baixo no qual a evacuação de passageiros e tripulantes não será impedida pela água em qualquer estágio do alagamento para os casos de avaria definidos na Regra 8 e na parte B-2 deste capítulo. O convés das anteparas pode ser um convés em degrau. Num navio de carga, o convés da borda livre pode ser considerado como sendo o convés das anteparas.

20. Porte bruto é a diferença em toneladas entre o deslocamento de um navio em água de

densidade de 1,025 no calado correspondente à borda livre de verão designada e o deslocamento leve do navio.

21. Deslocamento leve é o deslocamento de um navio em toneladas, sem carga, sem combustível, sem óleo lubrificante, sem água de lastro, sem água doce e sem água de alimentação nos tanques, sem gêneros consumíveis e sem passageiros e tripulantes com seus pertences.

22. Petroleiro é o petroleiro definido na regra 1 do Anexo I do Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, de 1973.

23. Navio ro-ro de passageiros significa um navio de passageiros com compartimentos de carga ro-ro, ou com compartimentos de categoria especial, como definidos na Regra II-2/3.

24. Graneleiro significa um graneleiro como definido na Regra XII/1.1.

25. Linha da quilha é uma linha paralela à inclinação da quilha, passando à meia-nau através:

25.1. da parte superior da quilha na linha de centro, ou da linha de interseção das chapas da parte interna do casco com a quilha, se a chapa-quilha se prolongar abaixo daquela linha num navio com casco de metal; ou

25.2. em navios com casco de madeira ou misto, a distância é medida da aresta inferior do encaixe da quilha. Quando a forma da parte inferior da seção de meia-nau for oca, ou quando houver tábuas de resbordo grossas, a distância é medida do ponto em que a linha da parte chata do fundo continua para dentro e cruza a linha de centro a meia-nau.

26. Meia-nau é a metade do comprimento (L).

Regra 3

Definições relativas às partes C, D e E

Para os efeitos das partes C, D e E, a menos que seja expressamente disposto em contrário:

1. Sistema de controle do aparelho de governo é o conjunto de equipamentos através do qual são transmitidas as ordens do passadiço para as unidades de força do aparelho de governo. Os sistemas de controle do aparelho de governo compreendem transmissores, receptores, bombas hidráulicas de controle e seus motores, controladores dos motores, canalizações e cabos.

2. Aparelho de governo principal são as máquinas, os acionadores do leme, a máquina do leme, as unidades de força, se houver, e seus equipamentos auxiliares, bem como os meios de aplicar torque na madre do leme (por exemplo, cana do leme ou quadrante) necessários para tornar efetivo o movimento do leme, com o propósito de governar o navio em condições normais de serviço.

3. Unidade motora do aparelho de governo é:

3.1. no caso de aparelho de governo elétrico, um motor elétrico e seus equipamentos elétricos associados;

3.2. no caso de aparelho de governo eletrohidráulico, um motor elétrico, seus equipamentos elétricos associados e a bomba associada a ele; ou

3.3. no caso de outro aparelho de governo hidráulico, um motor acionador e a bomba associada a ele.

4. Aparelho de governo auxiliar é o equipamento que não faz parte do aparelho de governo

principal, necessário para governar o navio em caso de falha no aparelho de governo principal, mas não incluindo a cana do leme, o quadrante ou os componentes utilizados com a mesma finalidade.

5. Condição normal de operação e de habitabilidade é uma condição na qual o navio como um todo, as máquinas, os serviços, os meios e os auxílios que asseguram a propulsão, a capacidade de governar, a navegação segura, a segurança contra incêndio e alagamento, as comunicações interiores e exteriores, a sinalização, os meios de escape e os guinchos de emergência das embarcações, bem como as condições confortáveis de habitabilidade projetadas, estão em condições de funcionar e funcionando normalmente.

6. Condição de emergência é uma condição na qual quaisquer dos serviços necessários para as condições normais de operação e de habitabilidade não estejam em condições de funcionar devido a uma avaria na fonte principal de energia elétrica.

7. Fonte principal de energia elétrica é uma fonte destinada a fornecer energia elétrica para o quadro elétrico principal, para distribuição a todos os serviços necessários para manter o navio em condições normais de operação e de habitabilidade.

8. Condição de navio apagado é a condição em que a instalação de máquinas propulsoras principais, as caldeiras e as máquinas auxiliares não estão funcionando devido à ausência de energia a bordo.

9. Praça de geradores principais é o compartimento em que está instalada a fonte de energia elétrica principal.

10. Quadro elétrico principal é um quadro elétrico que é alimentado diretamente pela fonte principal de energia elétrica e se destina a distribuir energia elétrica para os serviços do navio.

11. Quadro elétrico de emergência é um quadro elétrico que, em caso de falha no sistema principal de fornecimento de energia elétrica, é diretamente alimentado pela fonte de energia elétrica de emergência, ou fonte intermediária de energia elétrica de emergência, e destina-se a distribuir energia elétrica aos serviços de emergência.

12. Fonte de energia elétrica de emergência é uma fonte de energia elétrica destinada a alimentar o quadro elétrico de emergência em caso de falha na fonte de energia elétrica principal.

13. Sistema acionador de energia é o equipamento hidráulico destinado a fornecer energia para girar a madre do leme, compreendendo uma unidade, ou unidades, motoras do aparelho de governo, juntamente com as canalizações e acessórios, e um acionador do leme. Os sistemas acionadores de força podem compartilhar componentes mecânicos comuns (isto é, cana do leme, quadrante e madre do leme), ou componentes que tenham a mesma finalidade.

14. Velocidade máxima adiante de serviço é a maior velocidade para a qual o navio foi projetado para manter no mar, com o calado máximo para alto-mar.

15. Velocidade máxima atrás é a velocidade que se estima que o navio possa atingir na potência máxima de projeto para ré, com o calado máximo para alto-mar.

16. Compartimentos de máquinas são todos os compartimentos de máquinas de categoria A e todos os outros compartimentos contendo máquinas propulsoras, caldeiras, unidades de óleo combustível, máquinas a vapor e máquinas de combustão interna, geradores e máquinas elétricas mais importantes, estações de abastecimento de óleo, frigoríficas, estabilizadores, equipamentos de ventilação e de ar condicionado e compartimentos semelhantes, e condutos para tais compartimentos.

17. Compartimentos de máquinas de categoria A são os compartimentos e condutos para

esses compartimentos, que contêm:

17.1. máquinas de combustão interna utilizadas para a propulsão principal;

17.2. máquinas de combustão interna utilizadas para outras finalidades que não seja a propulsão, em que essas máquinas tenham, em conjunto, uma potência total de saída não inferior a 375 KW; ou

17.3. qualquer caldeira a óleo ou unidade de óleo combustível.

18. Estações de controle são aqueles compartimentos em que estão localizados os equipamentos rádio do navio, ou os principais equipamentos de navegação ou a fonte de energia de emergência, ou onde estão centralizados os registros relativos ao combate a incêndio ou os equipamentos de controle de incêndio.

19. Navio-tanque para produtos químicos é um navio de carga construído ou adaptado e utilizado para o transporte a granel de qualquer produto líquido listado:

19.1. no capítulo 17 do Código Internacional para a Construção e Equipamento de Navios Transportadores de Produtos Químicos Perigosos a Granel, adotado pelo Comitê de Segurança Marítima através da Resolução MSC.4(48), daqui em diante denominado “o Código Internacional de Produtos Químicos a Granel”, como possa vir a ser emendado pela Organização; ou

19.2. no capítulo VI do Código para a Construção e Equipamento de Navios Transportadores de Produtos Químicos Perigosos a Granel, adotado pela Assembleia da Organização através da Resolução A.212(VII), daqui em diante denominado “o Código de Produtos Químicos a Granel”, como tenha sido ou possa vir a ser emendado pela Organização; o que for aplicável.

20. Navio-tanque para gás é um navio de carga construído ou adaptado e utilizado para o transporte a granel de qualquer gás liquefeito ou de outros produtos listados:

20.1. no capítulo 19 do Código Internacional para Construção e Equipamento de Navios Transportadores de Gás Liquefeito a Granel, adotado pelo Comitê de Segurança Marítima através da Resolução MSC.5(48), daqui em diante denominado “o Código Internacional de Transportadores de Gás”, como possa vir a ser emendado pela Organização; ou

20.2. no capítulo XIX do Código para Construção e Equipamento de Navios Transportadores de Gás Liquefeito a Granel, adotado pela Organização pela resolução A.328(IX), daqui em diante denominado “o Código Internacional de Transportadores de Gás”, como tenha sido ou possa vir a ser emendado pela Organização; o que for aplicável.

PARTE B

COMPARTIMENTAGEM E ESTABILIDADE

Regra 4

Generalidades

1. As exigências relativas à estabilidade em avaria apresentadas nas Partes B-1 até B-4 deverão se aplicar a navios de carga de 80 m de comprimento (L) ou mais e a todos os navios de passageiros, independentemente do seu comprimento, mas deverão excluir aqueles navios de carga que tenham demonstrado que cumprem as regras relativas à compartimentagem e estabilidade em avaria apresentadas em outros instrumentos⁵⁴ elaborados pela Organização.

2. A Administração pode aceitar metodologias alternativas para um determinado navio ou grupo de navios, se estiver convencida de que será obtido o mesmo nível de segurança que o representado por esta regra. Qualquer Administração que permitir estas metodologias alternativas deverá comunicar à Organização os detalhes relativos àquela metodologia.

3. Os navios deverão ser tão eficientemente compartimentados quanto possível, levando em consideração a natureza do serviço a que se destinam. O grau de compartimentagem deverá variar com o comprimento da compartimentagem (LS) do navio e com o serviço, de tal modo que o maior grau de compartimentagem corresponda ao dos navios com o maior cumprimento da compartimentagem (LS), empregados primordialmente no transporte de passageiros.

4. Quando for proposto instalar conveses, revestimentos internos ou anteparas longitudinais com uma estanqueidade suficiente para restringir seriamente o fluxo de água, a Administração deverá se convencer de que será dada a devida atenção aos efeitos benéficos ou adversos de tais estruturas nos cálculos.

PARTE B-1

ESTABILIDADE

Regra 5

Informações relativas à estabilidade intacta⁵⁵

1. Todo navio de passageiros, independentemente do tamanho, e todo navio de carga que tenha um comprimento (L) de 24 m ou mais, deverá ser inclinado por ocasião do término da sua construção, devendo ser determinados os elementos da sua estabilidade.

2. A Administração pode permitir que seja dispensado o teste de inclinação de um determinado navio de carga, desde que os dados básicos de estabilidade estejam disponíveis, obtidos no teste de inclinação de um navio da mesma série e que seja demonstrado, de modo a convencer à Administração, que podem ser obtidas daqueles dados básicas informações confiáveis sobre a estabilidade para o navio que foi dispensado, como exigido pela Regra 5-1. Deverá ser realizada uma vistoria para medição de pesos por ocasião do término da construção, e o navio deverá ser inclinado sempre que, comparando com os dados obtidos do navio da mesma série, for encontrada uma divergência no deslocamento do navio leve superior a 1% para navios de 160 m ou mais de comprimento e superior a 2% para navios de 50 m de comprimento ou menos, como determinado através de uma interpolação linear para comprimentos intermediários, ou uma divergência do centro de gravidade longitudinal para navio leve superior a 0,5% de L_s.

3. A Administração pode permitir também que seja dispensado o teste de inclinação para um determinado navio ou para uma determinada classe de navios especialmente projetados para o transporte de líquidos ou de minério a granel, quando uma consulta aos dados básicos existentes, referentes a navios semelhantes, indicar claramente que devido às proporções e aos arranjos do navio, haverá uma altura metacêntrica mais do que suficiente disponível em todas as condições de carregamento prováveis.

4. Quando forem feitas quaisquer alterações num navio de modo a afetar substancialmente as informações relativas à sua estabilidade fornecidas ao comandante, deverão ser fornecidas informações alteradas relativas à estabilidade. Se for necessário, o navio deverá ser inclinado novamente. O navio deverá ser inclinado novamente, se as divergências previstas ultrapassarem um dos valores

especificados no parágrafo 5.

5. A intervalos periódicos, não superiores a cinco anos, deverá ser feita uma vistoria com um navio com deslocamento leve, em todos os navios de passageiros, para verificar quaisquer alterações ocorridas no deslocamento leve de navio e no centro de gravidade longitudinal. O navio deverá ser inclinado novamente sempre que, em comparação com as informações relativas à estabilidade aprovada, for encontrada uma divergência no deslocamento leve excedente a 2%, ou uma divergência no centro de gravidade longitudinal excedente 1% do L_s .

6. Todo navio deve possuir escalas de calados marcadas claramente na proa e na popa. Nos casos em que as marcas de calado não estiverem localizadas onde possam ser lidas facilmente, ou em que em que as restrições operacionais de um determinado emprego tornem difícil ler as marcas de calado, o navio deverá ser dotado também de um sistema confiável de indicação de calado, confiável, através do qual possam ser determinados os calados na proa e na popa.

Regra 5-1

Informações relativas à estabilidade a serem fornecidas ao comandante⁵⁶

1. Deverão ser fornecidas ao comandante informações tais que sejam satisfatórias para a Administração como sendo necessárias para permitir que ele obtenha, através de processos simples e rápidos, uma orientação precisa com relação à estabilidade do navio em diversas condições de serviço. Uma cópia das informações relativas à estabilidade deverá ser fornecida à Administração.

2. As informações devem conter:

2.1. curvas ou tabelas da altura metacêntrica operacional mínima (GM) versus calado, que assegurem o atendimento às exigências pertinentes com relação à estabilidade intacta e em avaria e, alternativamente, curvas ou tabelas correspondentes do máximo centro de gravidade vertical permissível (KG) versus calado, ou os equivalentes de qualquer destas curvas;

2.2. instruções relativas à operação dos dispositivos para alagamento transversal; e

2.3. todos os outros dados e auxílios que possam ser necessários para manter a estabilidade intacta e a estabilidade após uma avaria.

3. As informações relativas à estabilidade deverão mostrar a influência de vários trims em situações em que a faixa de trim operacional ultrapassar +/- 0,5% de L_s .

4. Para os navios que tiverem que atender às exigências da parte B-1 relativas à estabilidade, as informações mencionadas no parágrafo 2 são determinadas de observações relacionadas com o índice de compartimentagem, da seguinte maneira: Os valores mínimos da GM exigidos (ou da máxima posição vertical permissível do centro de gravidade KG) para os três calados d_s , d_p , d_i , são iguais aos valores da GM (ou do KG) nas situações de carregamento correspondentes utilizadas para os cálculos do fator de sobrevivência s_i . Para calados intermediários, os valores a serem utilizados deverão ser obtidos através de uma interpolação linear aplicada ao valor da GM, somente entre o calado máximo da compartimentagem e o calado parcial da compartimentagem, e entre a linha de carga parcial e o calado leve de serviço, respectivamente. Os critérios de estabilidade intacta também deverão ser levados em conta mantendo para cada calado o valor máximo entre os valores mínimos exigidos para a GM, ou o valor mínimo dos valores mínimos do KG permissíveis para os dois critérios. Se o índice de compartimentagem for calculado para diversos trims, as diversas curvas das GM exigidas serão estabelecidas da mesma maneira.

5. Quando as curvas ou tabelas da altura metacêntrica operacional mínima (GM) versus calado não forem adequadas, o comandante deve assegurar que as condições de operação não divirjam da condição de um carregamento estudada, ou verificar através de cálculos que foram atendidos os critérios de estabilidade para aquela condição de carregamento.

Regra 6

Índice R de compartimentagem exigido⁵⁷

1. A compartimentagem de um navio é considerada suficiente se o índice A de compartimentagem obtido, determinado de acordo com a Regra 7, não for inferior ao índice R de compartimentagem exigido, calculado de acordo com esta regra e se, além disto, os índices parciais A_s , A_p e A_l não forem inferiores a 0,9R para navios de passageiros e a 0,5R para navios de carga.

2. Para todos os navios aos quais se apliquem as exigências deste capítulo com relação à estabilidade em avaria, o grau de compartimentagem a ser adotado deverá ser determinado pelo índice R de compartimentagem exigido, da seguinte maneira:

1. No caso de navios de carga com um comprimento (L_s) acima de 100 m:

$$R = 1 - \frac{128}{L_s + 152}$$

2. No caso de navios de carga com um comprimento (L_s) não inferior a 80 m, e não superior a 100 m:

$$1 - \left[\frac{1}{1 + \frac{L_s}{100} \times \frac{R_o}{1 - R_o}} \right]$$

Onde R_o é o valor de R calculado de acordo com a fórmula apresentada no subparágrafo .1.

3. No caso de navios de passageiros:

$$R = 1 - \frac{5.000}{L_s + 2,5N + 15.225}$$

onde:

$$N = N_1 + 2 N_2$$

N_1 = número de pessoas para as quais existem embarcações salva-vidas

N_2 = número de pessoas (inclusive oficiais e tripulação) que o navio tem permissão para transportar além de N_1 .

4. Quando as condições de serviço forem tais que seja impossível o atendimento ao disposto no parágrafo 2.3 desta regra, na base de $N = N_1 + 2 N_2$, e quando a Administração considerar que existe um grau de perigo adequadamente menor, pode ser empregado um valor menor de N, mas em nenhuma hipótese menor do que $N = N_1 + N_2$.

Regra 7

Índice A de compartimentagem obtido

1. O índice A de compartimentagem obtido é obtido através da soma dos índices parciais

A_s , A_p e A_l (ponderados como mostrado), calculados para os calados d_s , d_p e d_l definidos na Regra 2, de acordo com a seguinte fórmula:

$$A = 0,4 A_s + 0,4 A_p + 0,2 A_l$$

Cada índice parcial é uma soma das contribuições de todos os casos de avarias levados em consideração, utilizando a seguinte fórmula:

$$A = \sum p_i s_i$$

onde:

i - representa cada compartimento ou grupo de compartimentos sendo considerados,

p_i - representa a probabilidade de que somente o compartimento ou grupo de compartimentos que está sendo considerado possa ser alagado, desprezando qualquer compartimentagem horizontal, como definido na Regra 7-1.

s_i - representa a probabilidade de sobrevivência após o alagamento do compartimento ou do grupo de compartimentos que está sendo considerado, e inclui o efeito de qualquer compartimentagem horizontal, como definido na Regra 7-2.

2. No cálculo de A , deverá ser utilizado o trim nivelado para o calado máximo da compartimentagem e para o calado parcial da compartimentagem. O verdadeiro trim de serviço deverá ser utilizado para o calado leve de serviço. Se em qualquer condição de serviço, a divergência do trim em comparação com o trim calculado for maior do que 0,5% de L_s , devem ser apresentados um ou mais cálculos adicionais de A para os mesmos calados, mas para trims diferentes, de modo que, para todas as condições de serviço, a diferença do trim em comparação com o trim de referência utilizado para um cálculo seja inferior a 0,5% de L_s .

3. Ao determinar o braço de endireitamento positivo (GZ) da curva de estabilidade residual, o deslocamento utilizado deve ser o da condição de estabilidade intacta. Isto é, deve ser utilizado o método de cálculo de deslocamento constante.

4. A soma indicada pela fórmula acima deverá ser tomada ao longo de todo o comprimento de compartimentagem do navio (L_s) para todos os casos de alagamento em que esteja envolvido um único compartimento, ou dois ou mais compartimentos adjacentes. No caso de arranjos assimétricos, o valor calculado de A deve ser o valor médio obtido através de cálculos envolvendo os dois bordos. Alternativamente, ele deve ser considerado como correspondendo ao bordo que evidentemente apresenta o resultado menos favorável.

5. Onde quer que haja compartimentos laterais, a contribuição para a soma indicada pela fórmula deve ser tomada para todos os casos de alagamento em que estejam envolvidos compartimentos laterais. Adicionalmente, podem ser acrescentados os casos de alagamento simultâneo de um compartimento lateral, ou de um grupo de compartimentos, e do compartimento adjacente mais afastado do costado, ou grupo de compartimentos, mas excluindo avarias com uma extensão transversal maior do que a metade da boca do navio B . Para os efeitos desta regra, a extensão transversal é medida para dentro, a partir do costado do navio, perpendicularmente à linha de centro no nível do maior calado da compartimentagem.

6. Nos cálculos de alagamento realizados de acordo com as regras, só é preciso considerar um rompimento do costado e uma superfície livre. A extensão vertical presumida da avaria deve se prolongar da linha de base para cima, até qualquer compartimentagem horizontal estanque à água acima da linha d'água, ou mais acima. No entanto, se uma avaria com uma extensão menor der um resultado mais grave, deverá ser considerada esta extensão.

7. Se houver canalizações, dutos ou túneis dentro da extensão presumida da avaria, deverão ser tomadas medidas para assegurar que um alagamento não possa se estender através deles para outros compartimentos que não os considerados alagados. No entanto, a Administração pode permitir pequenos alagamentos progressivos, se for demonstrado que os seus efeitos podem ser facilmente controlados e que a segurança do navio não fica prejudicada.

Regra 7-1

Cálculo do fator p_i

1. O fator p_i para um compartimento, ou grupo de compartimentos, deve ser calculado de acordo com os parágrafos 1.1 e 1.2, utilizando as seguintes notas:

j = número da zona de avaria mais de ré envolvida na avaria, começando pela nº1 na popa;

n = número de zonas de avaria adjacentes envolvidas na avaria;

k = número de uma determinada antepara longitudinal que serve de barreira para uma penetração transversal numa zona de avaria, contado a partir do casco em direção à linha de centro. O casco tem $k = 0$;

x_1 = distância do extremo de ré de L_s até a parte mais de ré da zona em questão;

x_2 = distância do extremo de ré de L_s até a extremidade de vante da zona em questão;

b = distância transversal média em metros, medida perpendicularmente à linha de centro na linha de carga da compartimentagem de maior calado entre o casco e o plano vertical considerado, entre os limites longitudinais utilizados para calcular o valor de p_i e que seja tangente, ou comum, a toda ou parte da porção mais externa da antepara longitudinal que está sendo considerada. Esse plano vertical deverá estar orientado de modo que a distância transversal média para o casco seja a máxima, mas não superior a duas vezes a menor distância entre o plano e o casco. Se a parte superior da antepara longitudinal estiver abaixo da linha de carga da compartimentagem de maior calado, o plano vertical utilizado para a determinação de b é considerado como se prolongando para cima até a linha d'água da compartimentagem de maior calado. Em qualquer caso, não deverá ser tomado um valor de b maior do que $B/2$.

Se a avaria envolver uma única zona:

$$p_i = p(x_1, x_2) \cdot [r(x_1, x_2, b_k) - r(x_1, x_2, b_{k-1})]$$

Se a avaria envolver duas zonas adjacentes:

$$p_i = p(x_1, x_{2j+1}) \cdot [r(x_1, x_{2j+1}, b_k) - r(x_1, x_{2j+1}, b_{k-1})] \\ - p(x_1, x_2) \cdot [r(x_1, x_2, b_k) - r(x_1, x_2, b_{k-1})] \\ - p(x_{1j+1}, x_{2j+1}) \cdot [r(x_{1j+1}, x_{2j+1}, b_k) - r(x_{1j+1}, x_{2j+1}, b_{k-1})]$$

Se a avaria envolver três ou mais zonas adjacentes:

$$p_i = p(x_1, x_{2j+n-1}) \cdot [r(x_1, x_{2j+n-1}, b_k) - r(x_1, x_{2j+n-1}, b_{k-1})] \\ - p(x_1, x_{2j+n-2}) \cdot [r(x_1, x_{2j+n-2}, b_k) - r(x_1, x_{2j+n-2}, b_{k-1})] \\ - p(x_{1j+1}, x_{2j+n-1}) \cdot [r(x_{1j+1}, x_{2j+n-1}, b_k) - r(x_{1j+1}, x_{2j+n-1}, b_{k-1})] \\ + p(x_{1j+1}, x_{2j+n-2}) \cdot [r(x_{1j+1}, x_{2j+n-2}, b_k) - r(x_{1j+1}, x_{2j+n-2}, b_{k-1})]$$

e onde $r(x_1, x_2, b_0) = 0$

1.1. O fator $p(x_1, x_2)$ deve ser calculado de acordo com as seguintes fórmulas:

Comprimento máximo total normalizado da avaria: $J_{\max} = 10/33$

Ponto de união na distribuição: $J_{kn} = 5/33$

Probabilidade cumulativa em J_{kn} : $p_k = 11/12$

Comprimento máximo absoluto da avaria: $l_{\max} = 60 \text{ m}$

Comprimento onde termina a distribuição normalizada: $L^* = 260 \text{ m}$

Densidade da probabilidade em $J = 0$:

$$b_0 = 2 \left(\frac{p_k}{J_{kn}} - \frac{1-p_k}{J_{\max} - J_{kn}} \right)$$

Quando $L_s \leq L^*$:

$$J_m = \min \left\{ J_{\max}, \frac{l_{\max}}{L_s} \right\}$$

$$J_k = \frac{J_m}{2} + \frac{1 - \sqrt{1 + (1 - 2p_k)b_0 J_m + \frac{1}{4}b_0^2 J_m^2}}{b_0}$$

$$b_{12} = b_0$$

Quando $L_s > L^*$:

$$J_m^* = \min \left\{ J_{\max}, \frac{l_{\max}}{L^*} \right\}$$

$$J_k^* = \frac{J_m^*}{2} + \frac{1 - \sqrt{1 + (1 - 2p_k)b_0 J_m^* + \frac{1}{4}b_0^2 J_m^{*2}}}{b_0}$$

$$J_m = \frac{J_m^* \cdot L_s}{L^*}$$

$$J_k = \frac{J_k^* \cdot L_s}{L^*}$$

$$b_{12} = 2 \left(\frac{p_k}{J_k} - \frac{1-p_k}{J_m - J_k} \right)$$

$$b_{11} = 4 \frac{1-p_k}{(J_m - J_k)J_k} - 2 \frac{p_k}{J_k^2}$$

$$b_{21} = 2 \frac{1-p_k}{(J_m - J_k)^2}$$

$$b_{22} = -b_{21} J_m$$

O comprimento não dimensional da avaria:

$$J = \frac{x_2 - x_1}{L_s}$$

O comprimento normalizado de um compartimento, ou de um grupo de compartimentos:

J_n deve ser considerado como sendo menor do que J e do que J_m .

1.1.1. Quando nenhum dos limites do compartimento, ou do grupo de compartimentos, que estiver sendo considerado coincidir com os extremos de ré ou de vante:

$J \leq J_k$:

$$p(x_1, x_2) = p_1 = \frac{1}{6} J^2 (b_{11} J + 3 b_{12})$$

$J > J_k$:

$$p(x_1, x_2) = p_2 = \frac{1}{3} b_{11} J_k^3 + \frac{1}{2} (b_{11} J - b_{12}) J_k^2 + b_{12} J J_k - \frac{1}{3} b_{21} (J_n^3 - J_k^3) + \frac{1}{2} (b_{21} J - b_{22}) (J_n^2 - J_k^2) + b_{22} J (J_n - J_k)$$

1.1.2. Quando o limite de ré do compartimento, ou do grupo de compartimentos, que está sendo considerado coincidir com o extremo de ré, ou quando o limite de vante do compartimento, ou do grupo de compartimentos, que está sendo considerado coincidir com o extremo de vante:

$J \leq J_k$:

$$p(x_1, x_2) = \frac{1}{2} (p_1 + J)$$

$J > J_k$:

$$p(x_1, x_2) = \frac{1}{2} (p_2 + J)$$

1.1.3 Quando o compartimento, ou grupo de compartimentos, que está sendo considerado se prolongar ao longo de todo o comprimento de compartimentagem (L_s):

$$p(x_1, x_2) = 1$$

1.2 O fator $r(x_1, x_2, b)$ deverá ser determinado através da seguinte fórmula:

$$r(x_1, x_2, b) = 1 - (1 - C) \cdot \left[1 - \frac{G}{p(x_1, x_2)} \right]$$

onde:

$$C = 12 \cdot J_b \cdot (-45 \cdot J_b + 4), \text{ onde}$$

$$J_b = \frac{b}{15 \cdot B}$$

1.2.1. Quando o compartimento, ou grupo de compartimentos, que está sendo considerado se prolongar ao longo de todo o comprimento de compartimentagem (L_s):

$$G = G_1 = \frac{1}{2} b_{11} J_b^2 + b_{12} J_b$$

1.2.2. Quando nenhum dos limites do compartimento, ou do grupo de compartimentos, que está sendo considerado coincidir com os extremos de ré ou de vante:

$$G = G_2 = -\frac{1}{3} b_{11} J_0^3 + \frac{1}{2} (b_{11} J - b_{12}) J_0^2 + b_{12} J J_0, \text{ onde } J_0 = \min(J, J_b)$$

1.2.3. Quando o limite de ré do compartimento, ou do grupo de compartimentos, que está sendo considerado coincidir com o extremo de ré, ou quando o limite de vante do compartimento, ou do grupo de compartimentos, que está sendo considerado coincidir com o extremo de vante:

$$G = \frac{1}{2} \cdot (G_2 + G_1 \cdot J)$$

Regra 7-2

Cálculo do fator s_i

1. O fator s_i deverá ser determinado para cada caso de alagamento presumido envolvendo um compartimento, ou um grupo de compartimentos, de acordo com as notas a seguir e com o disposto nesta regra.

θ_e é o ângulo de banda de equilíbrio em qualquer estágio do alagamento, em graus;

θ_v é o ângulo, em qualquer estágio do alagamento, em que o braço de alavanca de endireitamento torna-se negativo, ou o ângulo em que uma abertura que não pode ser fechada de modo a ficar estanque ao tempo fica submersa;

GZMax é o braço de alavanca de endireitamento positivo máximo, em metros, até o ângulo θ_v ;

Faixa é a faixa de braços de alavanca de endireitamento positivos, em graus, medidos a partir do ângulo θ_e . A faixa positiva deve ser medida até o ângulo θ_v ;

Estágio de alagamento é qualquer etapa discreta ocorrida durante o processo de alagamento, incluindo o estágio anterior à equalização (se houver), até ter sido obtido o equilíbrio final.

1.1. O fator s_i , para qualquer caso de avaria em qualquer condição de carregamento inicial, d_i , deverá ser obtido da fórmula:

$$s_i = \text{mínimo} \{ \text{sintermediário}, i \text{ ou } S_{\text{final}, i} \cdot s_{\text{mom}, i} \}$$

onde:

sintermediário, i é a probabilidade de sobreviver a todos os estágios intermediários do alagamento, até o estágio de equilíbrio final, e é calculada de acordo com o parágrafo 2;

$S_{\text{final}, i}$ é a probabilidade de sobreviver no estágio final do alagamento. É calculada de acordo com o parágrafo 3;

$s_{\text{mom}, i}$ é a probabilidade de sobreviver aos momentos de adernamento, e é calculada de acordo com o parágrafo 4.

2. O fator sintermediário, i só é aplicável a navios de passageiros (para os navios de carga o sintermediário, i deve ser considerado igual a um) e deverá ser considerado como sendo o menor dos

fatores s obtidos de todos os estágios do alagamento, inclusive do estágio anterior à equalização, se houver, e deve ser calculado da seguinte maneira:

$$\text{sintermediário, } i = \left[\frac{GZ_{\max} \cdot Range}{0,05 \cdot 7} \right]^{1/4}$$

Onde GZMax não deve ser considerado como sendo mais de 0,05m e a Faixa não deve ser considerada como sendo mais de 7°. sintermediário, i = 0, se o ângulo de banda intermediário for maior que 15°. Quando forem exigidos acessórios para alagamento transversal, o tempo para a equalização não deverá ser maior que 10 minutos.

3. O fator sfinal, i deverá ser obtido da fórmula:

$$\text{sintermediário, } i = K \cdot \left[\frac{GZ_{\max} \cdot Range}{0,12 \cdot 16} \right]^{1/4}$$

onde:

GZMax não deve ser considerado como sendo mais de 0,12 m;

A faixa não deve ser considerada como sendo mais de 16°;

K = 1 se $\theta_e \leq \theta_{\min}$

K = 0 se $\theta_e \geq \theta_{\max}$

$$\text{ou então, } K = \sqrt{\frac{\theta_{\max} - \theta_e}{\theta_{\max} - \theta_{\min}}}$$

onde:

θ_{\min} é de 7° para navios de passageiros e de 25° para navios de carga; e

θ_{\max} é de 15° para navios de passageiros e de 30° para navios de carga.

4. O fator smom, i só é aplicável a navios de passageiros (para navios de carga smom, i deverá ser considerado igual a 1) e deverá ser calculado no equilíbrio final, através da fórmula:

$$\text{smom, } i = \frac{(GZ_{\max} - 0,04) \cdot \text{Deslocamento}}{M_{\text{adernamento}}}$$

onde:

Deslocamento é o deslocamento intacto no calado da compartimentagem;

$M_{\text{adernamento}}$ é o momento máximo de adernamento presumido, como calculado de acordo com o subparágrafo 4.1; e

$$s_{\text{mom}, i} \leq 1$$

4.1. O momento de adernamento $M_{\text{adernamento}}$ deve ser calculado da seguinte maneira:

$M_{\text{adernamento}} = \text{máximo} \{ M_{\text{passageiros}} \text{ ou } M_{\text{vento}} \text{ ou } M_{\text{Embarcação de sobrevivência}} \}$

4.1.1. $M_{\text{passageiros}}$ é o momento máximo de adernamento resultante do movimento dos passageiros, e deve ser obtido da seguinte maneira:

$$M_{\text{passageiros}} = (0,075 \cdot N_p) \cdot (0,45 \cdot B) \text{ (tm)}$$

onde:

N_p é o número máximo permitido de passageiros que pode haver a bordo na condição de serviço correspondente ao maior calado da compartimentagem sob consideração; e

B é a boca do navio.

Alternativamente, o momento de adernamento pode ser calculado considerando que os passageiros estejam distribuídos com 4 pessoas por metro quadrado nas áreas disponíveis do convés em direção a um dos bordos do navio, nos conveses em que estão localizados os postos de reunião, e de tal maneira que produzam o momento de adernamento mais adverso. Ao fazer isto, pode ser considerado um peso de 75 kg por passageiro.

4.1.2. M_{vento} é a força máxima considerada do vento que está atuando numa situação de avaria:

$$M_{\text{vento}} = (P \cdot A \cdot Z) / 9,806 \text{ (tm)}$$

onde:

$$P = 120 \text{ N/m}^2;$$

A = área lateral projetada acima da linha d'água;

Z = distância do centro da área lateral projetada acima da linha d'água até T/2; e

T = calado do navio, d_i .

4.1.3. $M_{\text{Embarcação de sobrevivência}}$ é o momento de adernamento máximo considerado devido ao lançamento de todas as embarcações salva-vidas e de sobrevivência lançadas por turcos, totalmente carregadas, num dos bordos do navio. Ele deverá ser calculado utilizando as seguintes premissas:

4.1.3.1. deverá ser considerado que todas as embarcações salva-vidas e embarcações de salvamento instaladas no bordo para o qual o navio adernou após ter sofrido uma avaria estejam penduradas por fora da borda, totalmente carregadas, e prontas para serem arriadas;

4.1.3.2. para as embarcações salva-vidas que estejam dispostas de modo a serem lançadas totalmente carregadas de uma posição de acondicionamento, deverá ser considerado o momento de adernamento máximo durante o lançamento;

4.1.3.3. uma balsa salva-vidas totalmente carregada, lançada por turco, presa a cada turco no bordo para o qual o navio adernou após ter sofrido uma avaria deverá ser considerada como estando pendurada por fora da borda e pronta para lançamento;

4.1.3.4. as pessoas que não estiverem nos equipamentos salva-vidas que estão penduradas por fora da borda não deverão proporcionar um momento de adernamento, nem um momento de endireitamento adicional; e

4.1.3.5. os equipamentos salva-vidas localizados no bordo oposto àquele para o qual o navio adernou deverão ser considerados como estando na sua posição de acondicionamento.

5. Um alagamento assimétrico deve ser mantido num mínimo compatível com as medidas eficientes. Quando for preciso corrigir grandes ângulos de banda, os meios adotados deverão, quando possível, ser automáticos, mas em qualquer caso em que houver controles dos dispositivos de equalização eles deverão poder ser acionados de algum ponto acima do convés das anteparas. Estes aparelhos, juntamente com seus controles, deverão ser considerados aceitáveis pela Administração⁵⁸. Deverão ser fornecidas ao comandante do navio informações adequadas relativas à utilização dos dispositivos de equalização.

5.1. Os tanques e compartimentos que façam parte desta equalização deverão ser dotados de redes de ar, ou de meios equivalentes, com uma seção transversal suficiente para assegurar que o fluxo de água para os compartimentos de equalização não sofra demora.

5.2. Em todos os casos, si deve ser considerado igual a zero nos casos em que a linha d'água final, levando em conta o afundamento, o trim e a banda, resulte na imersão:

5.2.1. da aresta inferior de aberturas através das quais possa ocorrer um alagamento, não sendo este alagamento levado em conta no cálculo do fator si. Estas aberturas deverão abranger canalizações de ar, aberturas para ventilação e aberturas que sejam fechadas por meio de portas ou tampas de escotilhas estanques ao tempo; e

5.2.2. de qualquer parte do convés das anteparas em navios de passageiros que seja considerado uma rota de evacuação horizontal para atender ao disposto no capítulo II-2.

5.3. O fator si deve ser considerado igual a zero se, levando em conta o afundamento, o trim e a banda, ocorrer o seguinte em qualquer estágio intermediário, ou no estágio final do alagamento:

5.3.1. imersão de qualquer escotilha de escape vertical existente no convés das anteparas, destinada a atender ao disposto no capítulo II-2;

5.3.2. quaisquer controles destinados à operação de portas estanques à água, dispositivos de equalização, válvulas existentes em canalizações ou em dutos de ventilação destinados a manter a integridade de anteparas estanques à água, impedindo a passagem de água que venha de cima do convés das anteparas, se tornarem inacessíveis ou inoperantes;

5.3.3. imersão de qualquer parte de canalizações ou de dutos de ventilação que passem através de uma divisória estanque à água que esteja localizada no interior de qualquer compartimento incluído nos casos de avarias que contribuam para o índice A que foi obtido, se não for dotada de meios de fechamento estanques à água em cada divisória.

5.4. No entanto, quando os compartimentos considerados alagados devido a um alagamento progressivo forem levados em conta nos cálculos da estabilidade em avaria, os valores múltiplos de sintermediário, i podem ser calculados considerando a equalização nas fases finais do alagamento.

5.5. Exceto como disposto no parágrafo 5.3.1, as aberturas fechadas por meio de tampas de portas de visita e de agulheiros rentes ao convés estanques à água, as tampas estanques à água de pequenas escotilhas, as portas corrediças estanques à água operadas à distância, as vigias do tipo que não abrem, bem como as portas de acesso estanques à água para as quais seja exigido que sejam mantidas fechadas no mar, não precisam ser consideradas.

6. Quando as divisórias horizontais estanques à água estiverem instaladas acima da linha d'água que está sendo considerada, o valor de s calculado para o compartimento, ou grupo de compartimentos, mais baixo deverá ser obtido multiplicando o valor como estabelecido no parágrafo 1.1 pelo fator de redução v_m , de acordo com o parágrafo 6.1, que representa a probabilidade de que os compartimentos acima da subdivisão horizontal não sejam alagados.

6.1. O fator v_m deverá ser obtido através da fórmula:

$$v_m = v(H_j, n, m, d) - v(H_j, n, m - 1, d)$$

onde:

H_j, n, m é a menor altura acima da linha de base, em metros, dentro da faixa longitudinal de $x_1(j) \dots x_2(j + n - 1)$ da mth divisória horizontal que seja considerada como limitando a extensão

vertical do alagamento para os compartimentos avariados que estão sendo considerados;

$H_j, n, m - 1$ é a menor altura acima da linha de base, em metros, dentro da faixa longitudinal de $x_1(j) \dots x_2(j + n - 1)$ da $(m - 1)^{\text{a}}$ divisória horizontal que seja considerada como limitando a extensão vertical do alagamento para os compartimentos avariados que estão sendo considerados;

j significa o extremo de ré dos compartimentos avariados que estão sendo considerados;

m representa cada divisória horizontal contada de baixo para cima a partir da linha d'água que está sendo considerada;

d é o calado em questão, como definido na Regra 2; e

x_1 e x_2 representam os extremos do compartimento, ou de um grupo de compartimentos, considerado na Regra 7-1.

6.1.1. Os fatores $v(H_j, n, m, d)$ e $v(H_j, n, m - 1, d)$ deverão ser obtidos através das fórmulas:

$$v(H, d) = 0,8 \frac{(H - d)}{7,8}, \text{ se } (H - d) \text{ for inferior ou igual a } 7,8 \text{ m;}$$

$$v(H, d) = 0,8 + 0,2 \left[\frac{(H - d) - 7,8}{4,7} \right], \text{ em todos os outros casos,}$$

onde:

$v(H_j, n, m, d)$ deve ser considerado igual a 1, se H_m coincidir com a divisória estanque à água mais elevada do navio dentro da faixa de $(x_1(j) \dots x_2(j + n - 1))$, e

$v(H_j, n, 0, d)$ deve ser considerado igual a 0.

Em nenhuma hipótese v_m deve ser considerado como sendo menor que zero ou maior que 1.

6.2. De um modo geral, cada contribuição dA para o índice A , no caso de subdivisões horizontais, é obtida através da fórmula:

$$dA = p_i \cdot [v_1 \cdot s_{\min 1} + (v_2 - v_1) \cdot s_{\min 2} + \dots + (1 - v_m - 1) \cdot s_{\min m}]$$

onde:

v_m = valor v , calculado de acordo com o parágrafo 6.1;

s_{\min} = menor fator s para todas as combinações de avarias obtidas quando a avaria considerada se estende da altura considerada da avaria H_m para baixo.

Regra 7-3

Permeabilidade

1. Para os efeitos da compartimentagem e dos cálculos da estabilidade em avaria constantes das regras, a permeabilidade de cada compartimento em geral, ou de cada parte de um compartimento deverá ser a seguinte:

Compartimentos	Permeabilidade
Destinados a provisões	0,60
Ocupados por compartimentos habitáveis	0,95

Ocupados pelas máquinas	0,85
Espaços vazios	0,95
Destinados a líquidos	0 ou 0,95*

* O que resultar na exigência mais rigorosa

2. Para os efeitos da compartimentagem e dos cálculos da estabilidade em avaria constantes das regras, a permeabilidade de cada compartimento em geral, ou de cada parte de um compartimento deverá ser a seguinte:

Compartimentos	Permeabilidade no calado d_s	Permeabilidade no calado d_p	Permeabilidade no calado d_1
Compartimentos para carga seca	0,70	0,80	0,95
contêineres	0,70	0,80	0,95
Compartimentos ro-ro	0,90	0,90	0,95
Carga de líquidos	0,70	0,80	0,95

3. Podem ser utilizados outros números de permeabilidade, se comprovados através de cálculos.

Regra 8

Exigências especiais relativas à estabilidade de navios de passageiros

1. Um navio de passageiros destinado a transportar 400 pessoas ou mais deverá ter uma compartimentagem estanque à água por ante-a-ré da antepara de colisão de modo que $s_i = 1$ para as três condições de alagamento nas quais se baseiam os cálculos do índice de compartimentagem e para uma avaria envolvendo todos os compartimentos dentro de 0,08L, medido a partir da perpendicular a vante.

2. Um navio de passageiros destinado a transportar 36 pessoas ou mais deve ser capaz de suportar uma avaria ao longo do casco até uma extensão como especificada no parágrafo 3. O atendimento a esta regra deverá ser obtido demonstrando que s_i , como definido na Regra 7-2, não é inferior a 0,9 para as três condições de alagamento em que se baseia o cálculo do índice de compartimentagem.

3. A extensão da avaria a ser considerada quando demonstrando o atendimento ao parágrafo 2 deve depender tanto de N, como definido na Regra 6, como de L_s , como definido na Regra 2, de modo que:

3.1. a extensão vertical da avaria se estenda da linha de base moldada do navio até um ponto até 12,5 m acima da localização do calado máximo da compartimentagem, como definido na Regra 2, a menos que uma menor extensão da avaria apresente um valor mais baixo de s_i , sendo que, neste caso, deve ser utilizada esta menor extensão;

3.2. quando tiverem que ser transportadas 400 pessoas ou mais, deve ser considerado um comprimento da avaria de 0,03 L_s , mas não inferior a 3 m, em qualquer ponto ao longo das chapas do costado, juntamente com uma penetração para dentro do navio de 0,1 B, mas não inferior a 0,75 m, medida a partir do costado do navio, perpendicularmente à linha de centro, no nível do calado máximo da compartimentagem;

3.3. quando forem transportadas menos de 400 pessoas, o comprimento da avaria deve ser considerado em qualquer ponto ao longo do costado entre anteparas transversais estanques à água, desde que a distância entre duas anteparas transversais estanques à água adjacentes não seja inferior ao

comprimento da avaria considerado. Se a distância entre duas anteparas transversais estanques à água adjacentes for inferior ao comprimento da avaria considerado, somente uma dessas anteparas deverá ser considerada eficaz para o efeito de demonstrar o atendimento ao parágrafo 2;

3.4. quando forem transportadas 36 pessoas, deve ser considerado um comprimento da avaria de 0,015 Ls, juntamente com uma penetração para dentro do navio de 0,05 B, mas não inferior a 0,75 m; e

3.5. quando forem transportadas mais de 36 pessoas, mas menos de 400, os valores do comprimento da avaria e da penetração para dentro do navio, utilizados na determinação da extensão considerada da avaria, devem ser obtidos através de uma interpolação linear entre os valores do comprimento da avaria e da penetração que se apliquem a navios que transportam 36 pessoas e 400 pessoas, como especificado nos subparágrafos .4 e .2.

Regra 8-1

Capacidade do sistema após um acidente que cause alagamento em navios de passageiros

1. Aplicação

Esta regra se aplica a navios de passageiros construídos em 1º de Julho de 2010 ou depois, aos quais se aplique a Regra II-2/21.⁵⁹

2. Disponibilidade de sistemas essenciais em caso de danos que causem alagamento⁶⁰

Um navio de passageiros deve ser projetado de modo que os sistemas especificados na Regra II-2/21.4 continuem em condições de funcionar quando o navio estiver submetido a um alagamento de qualquer compartimento estanque à água.

PARTE B-2

COMPARTIMENTAGEM, INTEGRIDADE DA ESTANQUEIDADE À ÁGUA E DA ESTANQUEIDADE AO TEMPO

Regra 9

Duplos-fundos em navios de passageiros e em navios de carga que não sejam navios-tanque

1. Deve ser instalado um duplo-fundo estendendo-se da antepara de colisão até a antepara do tanque de colisão a ré, na medida em que isto seja possível e compatível com o projeto e com o funcionamento apropriado do navio.

2. Quando for exigido que seja instalado um duplo-fundo, a parte interna do fundo deverá ser contínua até os costados do navio, de tal modo que proteja o fundo do navio até o bojo. Esta proteção será considerada satisfatória se a parte interna do fundo não ficar abaixo, em qualquer ponto, de um plano paralelo à linha da quilha e que esteja localizado a uma distância não inferior à distância h, medida a partir da linha da quilha, como calculada através da fórmula:

$$h = B/20$$

No entanto, em nenhum caso o valor de h deve ser inferior a 760 mm, e não precisa ser considerado como sendo maior do que 2.000 mm.

3. Os pequenos pocetos construídos no duplo-fundo relacionados com os dispositivos de esgoto dos porões, etc., não deverão se prolongar para baixo mais do que o necessário. É permitido,

entretanto, um poceto que se estenda até a parte externa do fundo, na extremidade de ré do túnel do eixo. Outros pocetos (por exemplo, para óleo lubrificante sob as máquinas principais) podem ser permitidos pela Administração, se ela estiver convencida de que tais dispositivos asseguram uma proteção equivalente à proporcionada por um duplo-fundo que atenda o disposto nesta regra. Em nenhuma hipótese a distância vertical do fundo de tal poceto até um plano que coincida com a linha da quilha pode ser inferior a 500 mm.

4. Não é preciso instalar um duplo-fundo nas proximidades de tanques estanques à água, inclusive de tanques secos de tamanho razoável, desde que a segurança do navio não seja prejudicada no caso de uma avaria no fundo ou no costado.

5. No caso de navios de passageiros aos quais se apliquem as disposições da Regra 1.5, e que sejam empregados num serviço regular dentro dos limites de uma viagem internacional curta, como definido na regra III/3.22, a Administração pode permitir que seja dispensada a existência de um duplo-fundo, se estiver convencida de que a instalação de um duplo-fundo naquela parte não seria compatível com o projeto e com o funcionamento adequado do navio.

6. Qualquer parte de um navio de passageiros, ou de um navio de carga, que não seja dotada de um duplo-fundo de acordo com os parágrafos 1, 4 ou 5, deverá ser capaz de suportar avarias no fundo, como especificado no parágrafo 8, naquela parte do navio.

7. No caso de arranjos do fundo não usuais num navio de passageiros, ou num navio de carga, deverá ser demonstrado que o navio é capaz de suportar avarias no fundo, como especificado no parágrafo 8.

8. O atendimento aos parágrafos 6 ou 7 deve ser obtido demonstrando que s_i , quando calculado de acordo com a Regra 7-2, não é inferior a 1 para todas as condições de serviço, quando submetido a uma suposta avaria no fundo em qualquer ponto ao longo do fundo do navio, com uma extensão especificada em .2 abaixo para a parte do navio que foi afetada.

8.1. Alagamento de compartimentos que não tornem inoperantes a energia elétrica e a iluminação de emergência, as comunicações interiores, os sinais e outros dispositivos de emergência em outras partes do navio.

8.2. A extensão da suposta avaria deverá ser a seguinte:

	Para 0,3 a partir da perpendicular a vante do navio	Qualquer outra parte do navio
Extensão longitudinal	$1/3 L^{2/3}$ ou 14,5, a que for menor	$1/3 L^{2/3}$ ou 14,5, a que for menor
Extensão transversal	B/6 ou 10 m, a que for menor	B/6 ou 5 m, a que for menor
Extensão vertical, medida a partir da linha da quilha	B/20 ou 2m, a que for menor	B/20 ou 2m, a que for menor

8.3. Se qualquer avaria com uma extensão menor do que a da avara máxima especificada em .2 vier a resultar em condições mais graves, esta avaria deve ser considerada.

9. No caso de porões grandes e mais baixos em navios de passageiros, a Administração pode exigir uma altura maior do duplo-fundo, de no máximo B/10 ou 3 m, a que for menor, medida a partir da linha da quilha. Alternativamente, as avarias no fundo para estas áreas podem ser calculadas, de acordo com o parágrafo 8, mas considerando uma maior extensão vertical.

Regra 10

Construção de anteparas estanques à água

1. Toda antepara de compartimentagem estanque à água, seja ela transversal ou longitudinal, deverá ser construída tendo escantilhões como especificado na Regra 2.17. Em todos os casos, as anteparas de compartimentagem estanques à água deverão ser capazes de suportar pelo menos a pressão devida a uma coluna d'água que se eleve até o convés das anteparas.

2. Os degraus e reentrâncias nas anteparas estanques à água deverão tão resistentes quanto os locais em que se encontram.

Regra 11

Testes iniciais de anteparas estanques à água, etc.

1. O teste dos espaços ou compartimentos estanques à água não destinados a conter líquidos e dos porões de carga destinados a conter lastro, enchendo-os com água, não é obrigatório. Quando não for realizado o teste enchendo-os com água, deverá ser realizado, quando possível, um teste utilizando uma mangueira. Este teste deverá ser feito no estágio mais avançado da prontificação do navio. Quando não for possível fazer um teste com uma mangueira devido a possíveis danos às máquinas, ao isolamento de equipamentos elétricos ou a itens de aparelhamento do navio, ele poderá ser substituído por um exame visual cuidadoso das conexões soldadas, complementado onde for considerado necessário por meios tais como um teste com corante penetrante, ou um teste de vazamento utilizando ultrassom, ou um teste equivalente. Em qualquer caso deve ser realizada uma inspeção minuciosa das anteparas estanques à água.

2. O tanque de colisão de vante, o duplo-fundo (inclusive as quilhas tipo duto) e os revestimentos internos deverão ser testados com água, com uma coluna correspondente às exigências da Regra 10.1.

3. Os tanques que são destinados a conter líquidos, e que fazem parte da compartimentagem estanque à água do navio, deverão ser testados para verificar a sua estanqueidade e a sua resistência estrutural com água, com uma coluna correspondente à sua pressão de projeto. Em nenhuma hipótese a coluna d'água deve ter uma altura menor do que a da parte superior das canalizações de ar, ou estar abaixo de um nível de 2,4 m acima da parte superior do tanque, a que for maior.

4. Os testes mencionados nos parágrafos 2 e 3 têm a finalidade de assegurar que os dispositivos estruturais da compartimentagem sejam estanques à água, e não devem ser consideradas como um teste de adequabilidade de qualquer compartimento para armazenamento de óleo combustível ou para outras finalidades especiais, para o que pode ser exigido um teste de natureza superior, dependendo da altura a que o líquido tiver acesso no tanque ou em suas conexões.

Regra 12

Anteparas do tanque de colisão e dos compartimentos de máquinas, túneis do eixo, etc.

1. Deverá ser instalada uma antepara de colisão, que deverá ser estanque à água até o convés das anteparas. Esta antepara deverá estar localizada a uma distância da perpendicular a vante não inferior a 0,05 L, ou 10 m, a que for menor, e, exceto como puder ser permitido pela Administração, não superior a 0,08 L, ou 0,05 L + 3 m, a que for maior.

2. Quando qualquer parte do navio abaixo da linha d'água se prolongar por ante-a-vante da perpendicular a vante, por exemplo, uma proa bulbosa, as distâncias estipuladas no parágrafo 1

deverão ser medidas a partir de um ponto:

2.1. na metade do comprimento daquela extensão; ou

2.2. a uma distância de 0,015 L por ante-a-vante da perpendicular a vante; ou

2.3. a uma distância de 3 m por ante-a-vante da perpendicular a vante, o que apresentar a menor medida.

3. A antepara pode ter degraus ou reentrâncias, desde que estejam dentro dos limites estabelecidos no parágrafo 1 ou 2.

4. Não deverão ser instaladas portas, portas de visita, aberturas de acesso, dutos de ventilação ou quaisquer outras aberturas na antepara de colisão abaixo do convés das anteparas.

5.1. Exceto como disposto no parágrafo 5.2, a antepara de colisão pode ser perfurada abaixo do convés das anteparas, no máximo por uma canalização, para conduzir o fluido existente no tanque de colisão de vante, desde que a canalização seja dotada de uma válvula de interceptação que possa ser acionada de um ponto acima do convés das anteparas, ficando a caixa da válvula fixada à antepara de colisão, na parte interna do tanque de colisão, desde que a válvula seja facilmente acessível em todas as condições de serviço e que o compartimento em que ela estiver localizada não seja um compartimento de carga. Todas as válvulas deverão ser de aço, de bronze ou de outro material dúctil aprovado. Não são aceitáveis válvulas de ferro fundido ou de outro material semelhante.

5.2. Se o tanque de colisão de vante for dividido para conter dois tipos diferentes de líquidos, a Administração pode permitir que a antepara de colisão seja perfurada abaixo do convés das anteparas por duas canalizações, cada uma das quais sendo dotada de uma válvula, como exigido no parágrafo 5.1, desde que a Administração esteja convencida de que não existe alternativa possível para a instalação de uma segunda canalização e que, levando em consideração a subdivisão adicional instalada no tanque de colisão de vante, a segurança do navio seja mantida.

6. Quando houver uma longa estrutura na proa, a antepara de colisão deverá ser prolongada, de modo a ficar estanque ao tempo, até o próximo convés acima do convés das anteparas. Este prolongamento não precisa ser instalado exatamente acima da antepara inferior, desde que esteja localizado dentro dos limites estabelecidos no parágrafo 1 ou 2, com a exceção permitida pelo parágrafo 7, e que a parte do convés que forma o degrau seja tornada efetivamente estanque ao tempo. O prolongamento deverá estar disposto de tal modo que impeça a possibilidade da porta da proa causar danos a ele em caso de avaria, ou do desprendimento, de uma porta da proa.

7. Quando houver portas da proa instaladas e uma rampa de carregamento inclinada fizer parte do prolongamento da antepara de colisão acima do convés das anteparas, a rampa deverá ser estanque ao tempo ao longo de todo o seu comprimento. Nos navios de carga, a parte da rampa que estiver a mais de 2,3 m acima do convés das anteparas poderá se prolongar por ante-a-vante do limite especificado no parágrafo 1 ou 2. As rampas que não atenderem às exigências acima não deverão ser consideradas como sendo um prolongamento da antepara de colisão.

8. O número de aberturas no prolongamento da antepara de colisão acima do convés da borda livre deve ser restringido ao mínimo compatível com o projeto e com a operação normal do navio. Todas essas aberturas deverão poder ser fechadas de modo a ficarem estanques ao tempo.

9. Deverão ser instaladas anteparas separando a praça de máquinas dos compartimentos de carga e dos compartimentos habitáveis na proa e na popa, e tornadas estanques à água até o convés das anteparas. Nos navios de passageiros deverá ser instalada também uma antepara no tanque de colisão de ré e tornada estanque à água até o convés das anteparas. A antepara do tanque de colisão de

ré poderá, entretanto, formar um degrau abaixo do convés das anteparas, desde que o grau de segurança do navio, com relação à compartimentagem, não seja diminuído por isto.

10. Em todos os casos, os tubos telescópicos deverão estar encerrados em compartimentos estanques à água, de volume razoável. Nos navios de passageiros a bucha do eixo deverá estar localizada num túnel do eixo estanque à água, ou em outro espaço ou compartimento estanque à água separado do compartimento do tubo telescópico, e com um volume tal que, se for alagado por um vazamento através da bucha do eixo, o convés das anteparas não ficará submerso. Nos navios de carga poderão ser tomadas outras medidas para minimizar o perigo da água penetrar no navio em caso de avaria nos dispositivos do tubo telescópico, a critério da Administração.

Regra 13

Aberturas em anteparas estanques à água abaixo do convés das anteparas em navios de passageiros

1. O número de aberturas nas anteparas estanques à água deverá ser reduzido ao mínimo compatível com o projeto e com a operação adequada do navio, e deverá haver meios satisfatórios para fechar essas aberturas.

2.1. Quando canalizações, embornais, cabos elétricos, etc. passarem através de anteparas estanques à água, deverão ser tomadas medidas para assegurar a integridade da estanqueidade à água das anteparas.

2.2. Não deverão ser permitidas válvulas que não façam parte de um sistema de canalizações em anteparas estanques à água.

2.3. Não deverá ser utilizado chumbo ou outros materiais sensíveis ao calor em sistemas que atravessam anteparas estanques à água, onde a deterioração de tais sistemas em caso de incêndio iria comprometer a integridade da estanqueidade à água dessas anteparas.

3. Não são permitidas portas, portas de visita ou aberturas de acesso em anteparas transversais estanques à água que dividam um compartimento de carga de outro compartimento de carga contíguo, exceto como disposto no parágrafo 9.1 e na Regra 14.

4. Sujeito ao parágrafo 10, não deverá haver mais de uma porta, com exceção das portas dos túneis dos eixos, em cada antepara transversal estanque à água dentro de compartimentos que contenham as máquinas principais e auxiliares da propulsão, inclusive as caldeiras que atendem às necessidades da propulsão. Quando houver dois ou mais eixos, os túneis deverão ser ligados por uma passagem de intercomunicação. Deverá haver apenas uma porta entre o compartimento de máquinas e os compartimentos dos túneis, quando houver dois eixos, e apenas duas portas, quando houver mais de dois eixos. Todas essas portas deverão ser do tipo correção e deverão estar localizadas de modo a terem as suas soleiras o mais alto possível. O comando manual para a operar essas portas de um local acima do convés das anteparas deverá estar localizado fora dos compartimentos que contêm as máquinas.

5.1. As portas estanques, exceto como disposto no parágrafo 9.1 ou na Regra 14, deverão ser portas correções de acionamento mecânico que atendam às exigências do parágrafo 7, sendo capazes de ser fechadas simultaneamente do console central de operação localizado no passadiço, em não mais do que 60 segundos com o navio apumado.

5.2. Os meios de operação de qualquer porta correção estanque à água, quer sejam acionados mecanicamente ou manualmente, deverão ser capazes de fechar a porta com o navio adernado 15° para qualquer bordo. Também deverão ser consideradas as forças que possam atuar em qualquer lado da porta, como possa ocorrer quando a água estiver passando através da abertura, exercendo uma

pressão estática equivalente a uma altura d'água de pelo menos 1 m acima do batente, na linha de centro da porta.

5.3. Os controles das portas estanques à água, inclusive as canalizações hidráulicas e os cabos elétricos, deverão ser mantidos o mais próximo possível da antepara em que estão instaladas essas portas, para minimizar a probabilidade de que sejam envolvidos em qualquer avaria que o navio possa vir a sofrer. A localização das portas estanques à água e dos seus controles deverá ser tal que se o navio sofrer uma avaria até um quinto da boca do navio, como definida na regra 2, sendo essa distância medida perpendicularmente à linha de centro no nível do calado máximo da compartimentagem, a operação de portas estanques à água que estiverem afastadas da parte avariada do navio não seja prejudicada.

6. Todas as portas corrediças estanques à água acionadas mecanicamente deverão ser dotadas de meios de indicação que deverão mostrar, em todos os pontos de operação remota, se as portas estão abertas ou fechadas. Só deverá haver pontos de acionamento remoto no passadiço, como exigido pelo parágrafo 7.1.5, e no local acima do convés das anteparas onde a operação manual for exigida pelo parágrafo 7.1.4.

7.1. Toda porta corrediça estanque à água acionada mecanicamente:

7.1.1. deverá ter um movimento vertical ou horizontal;

7.1.2. deverá, sujeito ao disposto no parágrafo 10, ser limitada normalmente a uma abertura máxima que dê uma passagem desobstruída de 1,2 m. A Administração pode permitir portas maiores, somente na medida considerada necessária para a operação eficaz do navio, desde que sejam levadas em consideração outras medidas de segurança, inclusive as seguintes:

7.1.2.1. deverá ser dada uma atenção especial à resistência da porta e aos seus dispositivos de fechamento para impedir vazamentos; e

7.1.2.2. a porta deverá estar localizada a uma distância equivalente a $B/5$ mais para dentro do navio em relação à zona de avaria;

7.3. deverá ser dotada dos equipamentos necessários para abrir e fechar a porta utilizando energia elétrica, energia hidráulica, ou qualquer outra forma de energia que seja aceitável para a Administração;

7.4. deverá ser dotada de um mecanismo individual operado manualmente. Deverá ser possível abrir e fechar a porta na própria porta de qualquer dos lados e, além disto, fechar a porta de um local acessível acima do convés das anteparas com o movimento de uma volta inteira de uma manivela, ou com algum outro movimento que proporcione o mesmo grau de segurança que seja aceitável para a Administração. O sentido de rotação ou a direção de outro movimento deve estar claramente indicado em todos os locais de operação. O tempo necessário para o fechamento completo da porta, quando operando manualmente, não deverá ultrapassar 90 segundos com o navio aprumado;

7.5. deverá ser dotada de controles para abrir e fechar a porta por acionamento mecânico dos dois lados da porta e, também, para fechar a porta por acionamento mecânico do console central de operação do passadiço;

7.6. deverá ser dotada de um sinal sonoro, diferente de qualquer outro alarme existente na área, que soará sempre que a porta for fechada à distância por acionamento mecânico, e que deverá soar pelo menos por cinco segundos, mas não por mais de dez segundos, antes que a porta comece a se mover e deverá continuar soando até que a porta esteja completamente fechada. No caso de operação manual à distância, é suficiente que o sinal sonoro soe somente quando a porta estiver se movendo. Além disto, em áreas de passageiros e em áreas de alto ruído ambiental, a Administração pode exigir que o sinal

sonoro seja complementado por um sinal visual intermitente na porta; e

7.7. deverá haver uma velocidade de fechamento aproximadamente uniforme quando acionada mecanicamente. O tempo de fechamento, do momento em que a porta começa a se movimentar até o instante em que atinge a posição de completamente fechada, em nenhum caso deverá ser menor que 20 segundos nem maior que 40 segundos, com o navio apumado.

7.2. A energia elétrica necessária para as portas corrediças estanques à água deverá ser fornecida pelo quadro elétrico de emergência, seja diretamente ou através de um quadro de distribuição exclusivo, localizado acima do convés das anteparas. O controle, a indicação e os alarmes relacionados com as portas deverão ser alimentados pelo quadro elétrico de emergência, seja diretamente ou através de um quadro de distribuição exclusivo localizado acima do convés das anteparas e capaz de ser automaticamente alimentado pela fonte de energia elétrica de transição de emergência exigida pela regra 42.3.1.3 em caso de falha da fonte principal ou da fonte de emergência de energia elétrica.

7.3. As portas corrediças estanques à água acionadas mecanicamente devem possuir:

7.3.1. um sistema hidráulico centralizado com duas fontes de energia independentes, cada uma consistindo de um motor e de uma bomba capazes de fechar simultaneamente todas as portas. Além disso, deverá haver, para toda instalação, acumuladores hidráulicos de capacidade suficiente para operar todas as portas pelo menos três vezes, isto é, fechada-aberta-fechada, contra uma banda adversa de 15°. Este ciclo de operação deverá ser capaz de ser realizado quando o acumulador estiver com a pressão necessária para dar partida na bomba. O fluido utilizado deverá ser escolhido levando em consideração as temperaturas prováveis de serem encontradas pela instalação durante o seu serviço. O sistema de acionamento mecânico deverá ser projetado de modo a minimizar a possibilidade de que uma única avaria na canalização hidráulica venha a afetar adversamente a operação de mais de uma porta. O sistema hidráulico deverá ser dotado de um alarme de nível baixo para os reservatórios de fluido hidráulico que servem ao sistema de acionamento mecânico e de um alarme de baixa expressão de gás, ou de outro meio eficaz de monitorar a perda da energia armazenada nos acumuladores hidráulicos. Esses alarmes devem ser sonoros e visuais e deverão estar localizados no console central de operação no passadiço; ou

7.3.2. um sistema hidráulico independente para cada porta, com cada fonte de energia consistindo de um motor e de uma bomba capazes de abrir e fechar a porta. Além disto, deverá haver um acumulador hidráulico com capacidade suficiente para operar a porta pelo menos três vezes, isto é, fechada-aberta-fechada, contra uma banda adversa de 15°. Este ciclo de operação deve ser capaz de ser realizado quando o acumulador estiver com a pressão necessária para dar partida na bomba. O fluido utilizado deverá ser escolhido levando em consideração as temperaturas prováveis de serem encontradas pela instalação durante o seu serviço. Deve haver, no console central de operação no passadiço, um alarme coletivo de baixa pressão de gás, ou outro meio eficaz de monitorar a perda da energia armazenada nos acumuladores hidráulicos. Deverá haver também uma indicação da perda da energia armazenada em cada local de operação local; ou

7.3.3. um sistema elétrico independente e um motor para cada porta, com cada fonte de energia consistindo de um motor capaz de abrir e fechar a porta. A fonte de energia deverá ser capaz de ser alimentada automaticamente pela fonte de transição de energia elétrica de emergência, como exigido pela regra 42.4.2 - no caso de avaria da fonte de energia elétrica principal ou de emergência, e com capacidade suficiente para operar a porta pelo menos três vezes, isto é, aberta-fechada-aberta, contra uma banda adversa de 15°.

Para os sistemas especificados nos parágrafos 7.3.1, 7.3.2 e 7.3.3, devem ser tomadas as seguintes medidas: Os sistemas de energia para as portas corrediças estanques à água acionadas mecanicamente deverão estar separados de qualquer outro sistema de energia. Uma única avaria nos

sistemas elétricos ou hidráulicos de acionamento, exceto no atuador hidráulico, não deverá impedir a operação manual de qualquer porta.

7.4. Deverá haver volantes ou punhos de controle em cada lado da antepara, a uma altura mínima de 1,6 m acima do piso, e devem estar dispostos de tal modo que permitam que as pessoas que passam pela abertura da porta segurem os dois volantes na posição de aberto sem serem capazes de colocar acidentalmente o mecanismo de fechamento por acionamento mecânico em funcionamento. A direção do movimento dos volantes na abertura e no fechamento da porta deverá ser na direção do movimento da porta e deverá estar claramente indicada.

7.5. Na medida do possível, os equipamentos elétricos e os componentes das portas estanques à água deverão estar localizados acima do convés das anteparas e fora das áreas e de compartimentos perigosos.

7.6. A vedação dos componentes elétricos necessariamente localizados abaixo do convés das anteparas deverão proporcionar uma proteção adequada contra a entrada de água.⁶¹

7.7. Os circuitos de energia elétrica, de controle, de indicação e de alarme deverão ser protegidos contra falhas, de tal modo que uma falha num circuito de uma porta não venha a causar uma falha num circuito de qualquer outra porta. Curtos-circuitos ou outras falhas nos circuitos de alarme ou de indicação de uma porta não deverão resultar numa perda de energia para a operação daquela porta. Os dispositivos deverão ser tais que um vazamento de água que atinja os equipamentos elétricos localizados abaixo do convés das anteparas não faça com que a porta abra.

7.8. Uma única falha elétrica no sistema de acionamento ou de controle de uma porta corrediça estanque à água acionada mecanicamente não deverá fazer com que uma porta que está fechada, abra. A disponibilidade de alimentação de energia deverá ser continuamente monitorada de um ponto do circuito elétrico que esteja o mais perto possível de cada um dos motores exigidos pelo parágrafo 7.3. A perda de qualquer dessas alimentações de energia deverá ativar um alarme sonoro e visual no console central de operações no passadiço.

8.1. O console central de operação no passadiço deverá possuir uma chave de comando mestre com dois modos de controle: um modo de “controle local”, que deverá permitir que qualquer porta seja aberta e fechada no local após ter sido utilizada sem fechamento automático, um modo “portas fechadas”, que deverá fechar automaticamente qualquer porta que esteja aberta. O modo “portas fechadas” deverá permitir que as portas sejam abertas no local e deverá automaticamente fechar novamente as portas ao ser liberado o mecanismo de controle local. A chave de comando mestre deverá estar normalmente no modo de “controle local”. O modo “portas fechadas” só deverá ser utilizado numa emergência ou com a finalidade de teste. Deverá ser dada uma atenção especial à confiabilidade da chave de comando mestre.

8.2. O console central de operação no passadiço deverá ser dotado de um diagrama mostrando a localização de cada porta, com indicadores visuais para mostrar se cada porta está aberta ou fechada. Uma luz vermelha deverá indicar que uma porta está totalmente aberta e uma luz verde deverá indicar que uma porta está totalmente fechada. Quando a porta for fechada à distância, a luz vermelha deverá indicar a posição intermediária, piscando. O circuito de indicação deverá ser independente do circuito de controle para cada porta.

8.3. Do console central de operação não deverá ser possível abrir qualquer porta à distância.

9.1. Se a Administração estiver convencida de que essas portas são essenciais, poderão ser instaladas portas estanques à água satisfatoriamente construídas em anteparas estanques à água que

dividem a carga entre compartimentos do convés. Estas portas deverão ser articuladas com dobradiças, de rolamentos ou corrediças, mas não deverão ser controladas à distância. Elas deverão ser instaladas no nível mais elevado, o mais longe possível das chapas do casco, mas em nenhuma hipótese as suas margens verticais mais próximas do casco deverão estar localizadas a uma distância das chapas do casco que seja inferior a um quinto da boca do navio, como definida na Regra 2, sendo esta distância medida perpendicularmente à linha de centro no nível do calado máximo da compartimentagem.

9.2. Se alguma destas portas tiver que dar acesso durante a viagem, elas deverão ser dotadas de um dispositivo que impeça uma abertura não autorizada. Quando for proposto instalar estas portas, a sua quantidade e os seus dispositivos deverão receber uma atenção especial da Administração.

10. Não deverão ser permitidas chapas portáteis em anteparas, exceto nos compartimentos de máquinas. A Administração pode permitir que no máximo uma porta corrediça estanque à água, acionada mecanicamente, seja substituída em cada antepara estanque à água maior do que as especificadas no parágrafo 7.1.2 por essas chapas portáteis, desde que essas portas sejam destinadas a permanecer fechadas durante a navegação, exceto no caso de uma necessidade urgente, a critério do comandante. Essas portas não precisam atender às exigências do parágrafo 7.1.4 com relação ao fechamento completo em 90 segundos por um mecanismo operado manualmente.

11.1. Quando dutos ou túneis para acesso de canalizações dos alojamentos da tripulação às praças de caldeiras, ou para qualquer outra finalidade, passarem através de anteparas estanques à água, esses dutos ou túneis deverão ser estanques à água e estar de acordo com as exigências da Regra 16-1. O acesso a pelo menos uma das extremidades de cada túnel ou duto destes, se for utilizado como passagem no mar, deverá ser feito através de um duto que seja estanque à água até uma altura suficiente para permitir o acesso acima do convés das anteparas. O acesso à outra extremidade do duto ou do túnel poderá ser feito através de uma porta estanque à água, do tipo exigido pela sua localização no navio. Estes dutos ou túneis não deverão se prolongar através da primeira antepara de compartimentagem por ante-a-ré da antepara de colisão.

11.2. Quando for proposto instalar túneis que perfurem anteparas estanques à água, estes túneis deverão receber uma atenção especial da Administração.

11.3. Quando dutos relacionados com carga refrigerada e dutos de ventilação ou de extração forçada passarem através de uma ou mais anteparas estanques à água, os meios de fechamento dessas aberturas deverão ser acionadas mecanicamente e deverão poder ser fechadas de um ponto central localizado acima do convés das anteparas.

Regra 13-1

Aberturas em anteparas estanques à água e em conveses internos em navios de carga

1. O número de aberturas em subdivisões estanques à água deve ser mantido num mínimo compatível com o projeto e com o funcionamento adequado do navio. Quando for necessário haver a penetração de anteparas estanques à água e de conveses internos para proporcionar acesso para a passagem de canalizações, de ventilação, de cabos elétricos, etc., deverão ser tomadas medidas para manter a integridade da estanqueidade à água. A Administração pode permitir um abrandamento das exigências relativas à estanqueidade à água de aberturas acima do convés da borda livre, desde que seja demonstrado que qualquer alagamento progressivo pode ser facilmente controlado e que a segurança do navio não está prejudicada.

2. As portas existentes para assegurar a integridade da estanqueidade à água de aberturas internas que sejam utilizadas no mar devem ser portas corrediças estanques à água, capazes de serem

fechadas à distância do passadiço e, também, de serem operadas no local, de cada lado da antepara. No local de controle deverá haver indicadores mostrando se as portas estão abertas ou fechadas, e um alarme sonoro no fechamento da porta. A energia, o controle e os indicadores devem poder funcionar em caso de falha na energia elétrica principal. Deve ser dada uma atenção especial a minimizar o efeito de falhas no sistema de controle. Toda porta corredeira estanque à água, acionada mecanicamente, deverá ser dotada de um mecanismo individual acionado manualmente. Deverá ser possível abrir e fechar a porta manualmente dos dois lados da própria porta.

3. As portas de acesso e as tampas das escotilhas de acesso normalmente fechadas no mar, destinadas a assegurar a integridade da estanqueidade à água de aberturas internas, deverão ser dotadas de meios de indicação, no local e no passadiço, mostrando se estas portas ou tampas de escotilhas estão abertas ou fechadas. Deve ser afixado um aviso em cada uma destas portas ou tampas de escotilha, informando que ela não deve ser deixada aberta.

4. Poderão ser instaladas portas estanques à água ou rampas construídas satisfatoriamente para subdividir grandes compartimentos de carga, desde que a Administração esteja convencida de que essas portas ou rampas sejam essenciais. Essas portas ou rampas poderão ser portas ou rampas articuladas com dobradiças, de rolamentos ou corredeiras, mas não deverão ser controladas à distância. Se alguma dessas portas ou rampas tiver que dar acesso durante a viagem, elas deverão ser dotadas de um dispositivo que impeça uma abertura não autorizada.

5. Outros dispositivos de fechamento que sejam mantidos permanentemente fechados no mar, para assegurar a integridade da estanqueidade à água de aberturas internas, deverão ser dotados de um aviso afixado em cada um destes dispositivos informando que ele deve ser mantido fechado. As portas de visita dotadas de tampas aparafusadas, com parafusos bem apertados, não precisam ser marcadas deste modo.

Regra 14

Navios de passageiros transportando veículos de carga e o pessoal que os acompanha

1. Esta regra se aplica a navios de passageiros projetados ou adaptados para o transporte de veículos de carga e do pessoal que os acompanha.

2. Se num navio destes o número total de passageiros, que inclui o pessoal que acompanha os veículos, não exceder $12 + Ad/25$, onde Ad = área total de convés (metros quadrados) dos compartimentos disponíveis para o armazenamento de veículos de carga quando a altura livre no local de armazenamento e na entrada de tais compartimentos não for menor do que 4 m, aplicam-se as disposições das Regras 13.9.1 e 13.9.2, com relação a portas estanques à água, exceto que as portas podem ser instaladas, em qualquer nível, em anteparas estanques à água que dividem os compartimentos de carga. Além disto, são exigidos indicadores no passadiço para mostrar automaticamente quando cada porta estiver fechada e quando todos os seus dispositivos de fechamento estiverem aplicados.

3. O navio pode não ser certificado para um número maior de passageiros do que o considerado no parágrafo 2, se tiver sido instalada uma porta estanque à água de acordo com esta regra.

Regra 15

Aberturas nas chapas do casco abaixo do convés das anteparas de navios de passageiros e do convés da borda livre de navios de carga

1. O número de aberturas nas chapas do casco deverá ser reduzido ao mínimo compatível com o projeto e com o adequado funcionamento do navio.

2. A disposição e a eficiência dos meios de fechamento de qualquer abertura nas chapas do casco deverão ser compatíveis com a finalidade a que se destinam e ao local em que estão instalados e, de um modo geral, deverão ser aprovados pela Administração.

3.1. Sujeito às exigências da Convenção Internacional sobre Linhas de Carga em vigor, não deverá ser instalada qualquer vigia numa posição tal que ainda fique abaixo de uma linha traçada no costado, paralela ao convés das anteparas e tendo o seu ponto mais baixo a uma distância correspondente a 2,5% da boca do navio acima do calado máximo da compartimentagem, ou 500 mm, a que for maior.

3.2. Todas as vigias cujas partes inferiores estiverem abaixo do convés das anteparas de navios de passageiros, e do convés da borda livre de navios de carga, como permitido pelo parágrafo 3.1, deverão ser confeccionadas de tal modo que impeçam efetivamente que qualquer pessoa possa abri-las sem a autorização do comandante do navio.

4. Em todas as vigias deverão ser instaladas tampas eficientes com dobradiças, pelo lado de dentro, dispostas de tal modo que possam ser fácil e efetivamente fechadas e vedadas de modo a ficarem estanques à água, exceto que por ante-a-ré de um ponto localizado a um oitavo do comprimento do navio a partir da perpendicular a vante e acima de uma linha traçada no costado, paralelamente ao convés das anteparas e tendo o seu ponto mais baixo a uma altura de 3,7 m mais 2,5% da boca do navio acima da maior calado da compartimentagem, as tampas das vigias podem ser portáteis nos compartimentos habitáveis de navios de passageiros, exceto nos alojamentos de passageiros de terceira classe, a menos que, pela Convenção Internacional sobre Linhas de Carga, seja exigido que as tampas das vigias sejam fixadas de maneira permanente em suas posições corretas. Estas tampas de vigias portáteis deverão ficar acondicionadas ao lado das vigias a que servem.

5.1. Não deverão ser instaladas vigias em quaisquer compartimentos que sejam adequados exclusivamente para o transporte de carga ou de carvão.

5.2. Podem ser instaladas vigias, entretanto, em compartimentos adequados alternativamente para o transporte de carga ou de passageiros, mas elas deverão ser confeccionadas de tal modo que impeçam efetivamente que uma pessoa possa abri-las, ou as suas tampas, sem a autorização do comandante.

6. Não deverão ser instaladas vigias para ventilação automática nas chapas do casco abaixo do convés das anteparas de navios de passageiros e do convés da borda livre de navios de carga, sem a autorização específica da Administração.

7. O número de embornais, de descargas sanitárias e de outras aberturas semelhantes nas chapas do casco deverá ser reduzido ao mínimo, seja fazendo cada descarga servir ao maior número possível de canalizações sanitárias e de outras canalizações, ou de qualquer outra maneira satisfatória.

8.1. Todas as admissões e descargas existentes nas chapas do casco deverão ser dotadas de dispositivos eficientes e acessíveis para impedir a entrada acidental de água no navio.

8.2.1. Sujeito às exigências da Convenção Internacional sobre Linhas de Carga em vigor, e exceto como disposto no parágrafo 8.3, toda descarga separada que passe através das chapas do casco, vindo de compartimentos abaixo do convés das anteparas de navios de passageiros e do convés da borda livre de navios de carga, deverá ser dotada de uma válvula de retenção automática dotada de um meio eficaz para fechá-la de um local acima do convés das anteparas, ou de duas válvulas de retenção automáticas sem um meio de fechamento eficaz, desde que a válvula localizada mais para dentro do navio esteja situada acima do maior calado da compartimentagem e esteja sempre acessível para inspeção nas

condições de serviço. Quando houver uma válvula com um meio de fechamento eficaz, o local do seu acionamento acima do convés das anteparas deverá estar sempre facilmente acessível e deverá haver meios para indicar se a válvula está aberta ou fechada.

8.2.2. As exigências da Convenção Internacional sobre Linhas de Carga em vigor deverão se aplicar às descargas que passam através das chapas do casco vindo de compartimentos abaixo do convés das anteparas de navios de passageiros e do convés da borda livre de navios de carga.

8.3. As admissões do mar e as descargas para o mar, principais e auxiliares, dos compartimentos de máquinas, relacionadas com o funcionamento das máquinas deverão ser dotadas de válvulas facilmente acessíveis entre as canalizações e as chapas do casco, ou entre as canalizações e as caixas confeccionadas e fixadas às chapas do casco. Em compartimentos de máquinas guarnecidos, as válvulas podem ser controladas no local e deverão ser dotadas de indicadores mostrando se estão abertas ou fechadas.

8.4. As peças móveis que atravessam as chapas do casco abaixo do maior calado da compartimentagem deverão ser dotadas de um dispositivo de vedação estanque à água que seja aceitável para a Administração. A bucha interna deverá estar localizada dentro de um espaço estanque à água, com um volume tal que, se for alagado, o convés das anteparas não ficará submerso. A Administração pode exigir que se tal compartimento for alagado, a energia elétrica e a iluminação essencial ou de emergência, as comunicações interiores, os sinais e outros dispositivos de emergência devam continuar disponíveis em outras partes do navio.

8.5. Todos os acessórios e válvulas instalados no casco, exigidos por esta regra, deverão ser de aço ou de outro material dúctil equivalente aprovado. Não são aceitáveis válvulas de aço fundido ou de outro material semelhante. Todas as canalizações a que se refere esta regra deverão ser de aço ou de outro material equivalente que seja aprovado pela Administração.

9. O portaló, as aberturas para carga e para recebimento de combustível instalados abaixo do convés das anteparas de navios de passageiros e do convés da borda livre de navios de carga deverão ser estanques à água e, em hipótese alguma, ser instalados de modo a ter o seu ponto mais baixo abaixo do calado máximo da compartimentagem.

10.1. As aberturas internas de toda dala para cinza, dala para lixo, etc. deverão ser dotadas de uma tampa eficiente.

10.2. Se a abertura interna estiver localizada abaixo do convés das anteparas de navios de passageiros e do convés da borda livre de navios de carga, a tampa deverá ser estanques à água e, além disto, deverá haver uma válvula de retenção automática na dala, numa posição facilmente acessível acima da maior calado da compartimentagem.

Regra 15-1

Aberturas externas em navios de carga

1. É exigido que todas as aberturas externas que deem para compartimentos considerados intactos na análise de avarias, que estejam abaixo da linha d'água final da avaria, sejam estanques à água.

2. As aberturas externas que de acordo com o parágrafo 1 é exigido que sejam estanques à água deverão, exceto as tampas das escotilhas de carga, ser dotadas de indicadores localizados no passadiço.

3. As aberturas nas chapas do casco abaixo do convés que limita a extensão vertical da

avaria deverão ser dotadas de um dispositivo que impeça a sua abertura não autorizada, se forem facilmente acessíveis durante a viagem.

4. Outros dispositivos de fechamento que sejam mantidos permanentemente fechados no mar para garantir a integridade da estanqueidade à água das aberturas externas deverão ser dotados de um aviso afixado em cada um, informando que ele deve ser mantido fechado. As portas de visita dotadas de tampas fixadas com parafusos firmemente apertados não precisam ser marcadas assim.

Regra 16

Construção e testes iniciais de portas, vigias, etc. estanques à água

1. Em todos os navios:

1.1. o projeto, os materiais e a construção de todas as portas, vigias, portaló e aberturas para carga, válvulas, canalizações, dalas para cinza e dalas para lixo estanques à água mencionados nestas regras deverão ser aprovados pela Administração;

1.2. essas válvulas, portas e mecanismos deverão estar adequadamente marcados, para assegurar que possam ser corretamente utilizados para proporcionar a segurança máxima; e

1.3. as armações das portas verticais estanques à água não deverão ter sulcos no fundo, nos quais possa acumular sujeira e impedir que a porta feche corretamente.

2. Nos navios de passageiros e nos navios de carga, as portas estanques à água deverão ser testadas por meio de uma pressão de água até a pressão de uma coluna d'água a que possam ser submetidas no estágio final ou intermediário de um alagamento. Quando o teste de uma determinada porta não for feito devido a um possível dano no isolamento ou em alguns equipamentos, o teste daquela porta pode ser substituído por um teste de pressão de um protótipo de cada tipo e de cada tamanho de porta, com uma pressão de teste correspondente a pelo menos a coluna d'água exigida para o local a que ele se destina. O teste do protótipo deverá ser feito antes da porta ser instalada. O método de instalação e o procedimento para instalar a porta a bordo deverão corresponder ao do teste do protótipo. Quando instalada a bordo, cada porta deverá ser testada para verificar o correto assentamento entre a antepara, a armação e a porta.

Regra 16-1

Construção e testes iniciais de conveses, dutos, etc. estanques à água

1. Os conveses, dutos, túneis, dutos da quilha e tubos de ventilação estanques à água deverão ter a mesma resistência que as anteparas nos níveis correspondentes. Os meios utilizados para torná-los estanques à água, e os dispositivos adotados para fechar as aberturas neles existentes, deverão ser aprovados pela Administração. Os tubos de ventilação e os dutos estanques à água deverão se prolongar pelo menos até o convés das anteparas em navios de passageiros e até o convés da borda livre em navios de carga.

2. Quando um duto de ventilação que passa através de uma estrutura penetrar no convés das anteparas, o duto deverá ser capaz de suportar a pressão de água que puder estar presente no seu interior, após ter lido levado em consideração o ângulo de banda máximo permissível durante os estágios intermediários do alagamento, de acordo com a Regra 7-2.

3. Quando todo o duto que penetrou no convés das anteparas, ou parte dele, estiver no convés ro-ro, o duto deverá ser capaz de suportar uma pressão de impacto devida aos movimentos da

água no seu interior (chapinhamento) da água aprisionada no convés ro-ro.

4. Após o término da construção, deverá ser feito um teste com mangueira ou por alagamento nos conveses estanques à água e um teste com mangueira nos dutos, túneis e tubos de ventilação estanques à água.

Regra 17

Integridade interna da estanqueidade à água de navios de passageiros acima do convés das anteparas

1. A Administração pode exigir que sejam tomadas todas as medidas práticas e razoáveis para limitar a entrada e a dispersão da água acima do convés das anteparas. Tais medidas poderão incluir a instalação de anteparas parciais ou de anteparas gigantes. Quando forem instaladas anteparas parciais e anteparas gigantes estanques à água no convés da anteparas, acima ou nas proximidades de anteparas estanques à água, elas deverão ter ligações estanques à água com o casco e com o convés das anteparas de modo a restringir o fluxo de água ao longo do convés quando o navio estiver numa condição de adernado devido a uma avaria. Quando a antepara parcial estanque à água não estiver alinhada com a antepara abaixo dela, a parte do convés das anteparas situada entre as duas deverá ser tornada efetivamente estanque à água. Quando aberturas, canalizações, embornais, cabos elétricos, etc. passarem através de anteparas parciais estanques à água, deverão ser tomadas medidas para assegurar a integridade da estanqueidade à água da estrutura acima do convés das anteparas.⁶²

2. Todas as aberturas existentes no convés exposto ao tempo deverão ter braçolas com uma altura e uma resistência elevadas e deverão ser dotadas de meios eficientes para fechá-las rapidamente de modo a torná-las estanques ao tempo. Deverão ser instaladas saídas d'água, balaustradas abertas e embornais, como for necessário, para livrar rapidamente o convés exposto ao tempo da água do mar, em quaisquer condições de tempo.

3. A extremidade aberta das canalizações de ar que terminem no interior de uma superestrutura deverão ficar, pelo menos, 1 m acima da linha d'água quando o navio adernar até um ângulo de 15°, ou até o ângulo de banda máximo, durante os estágios intermediários do alagamento, como determinado através de cálculos, o que for maior. Alternativamente, as canalizações de ar provenientes de tanques, com exceção dos tanques de óleo, poderão descarregar pela borda da superestrutura. O disposto neste parágrafo não prejudica as disposições da Convenção Internacional sobre Linhas de Carga em vigor.

4. As vigias, o portaló, as aberturas para carga e para recebimento de combustível e outros meios de fechamento das aberturas existentes nas chapas do casco acima do convés das anteparas deverão ter um projeto e uma construção eficientes, e ter uma resistência suficiente, levando em consideração os compartimentos em que estão instalados e a sua localização em relação à maior calado da compartimentagem.⁶³

5. Deverá haver tampas internas de vigias eficientes, dispostas de tal modo que possam ser fácil e efetivamente fechadas e mantidas estanques à água, em todas as vigias dos compartimentos localizados abaixo do primeiro convés acima do convés das anteparas.

Regra 17-1

Integridade do casco e da superestrutura, prevenção e controle de avarias em navios ro-ro de passageiros

1.1. Sujeito ao disposto nos parágrafos 1.2 e 1.3, todos os acessos que levam a compartimentos abaixo do convés das anteparas deverão ter o seu ponto mais baixo a uma distância de 2,5 m, no mínimo, acima do convés das anteparas.

1.2. Quando forem instaladas rampas para veículos para dar acesso a compartimentos abaixo do convés das anteparas, suas aberturas deverão poder ser fechadas de maneira a ficar estanques à água para impedir a entrada de água vinda de baixo, com alarmes e indicadores no passadiço.

1.3. A Administração pode permitir a instalação de acessos específicos a compartimentos abaixo do convés das anteparas, desde que sejam necessários para os trabalhos essenciais do navio, como por exemplo, a movimentação de máquinas e de suprimentos, desde que estes acessos sejam estanques à água e dotados de alarmes e de indicadores no passadiço.

2. Deverá haver indicadores no passadiço para todas as portas existentes no casco, portas para carregamento e outros dispositivos de fechamento que, se deixados abertos ou se não forem corretamente fechados, podem, na opinião da Administração, levar a um alagamento de um compartimento de categoria especial, ou de um compartimento ro-ro. O sistema de indicação deverá ser projetado com base no princípio de funcionamento à prova de falhas e deverá mostrar, através de alarmes visuais, se a porta não estiver totalmente fechada ou se qualquer dos dispositivos de fechamento não estiver no lugar e totalmente travado e, através de alarmes sonoros, se aquela porta ou se aqueles dispositivos de fechamento vierem a abrir, ou se os dispositivos de fechamento deixarem de fechar. O painel dos indicadores no passadiço deverá estar equipado com um modo de seleção de função “porto/viagem no mar”, disposto de tal modo que seja dado um alarme sonoro no passadiço se o navio deixar o porto com as portas da proa, portas internas, rampa da popa ou quaisquer outras portas existentes no costado não fechadas, ou qualquer dispositivo de fechamento fora da posição correta. O suprimento de energia para o sistema de indicação deverá ser independente do suprimento de energia para operar e travar as portas.

3. Deverá haver um sistema de vigilância por televisão e um sistema de detecção de vazamentos para fornecer ao passadiço e à estação de controle das máquinas uma indicação de qualquer vazamento através das portas internas e externas da proa, das portas da popa ou de quaisquer outras portas existentes no casco que possa levar a um alagamento de compartimentos de categoria especial ou de compartimentos ro-ro.

Parte B-3

LINHA DE CARGA DA COMPARTIMENTAGEM PARA NAVIOS DE PASSAGEIROS

Regra 18

Atribuição, marcação e registro de linhas de carga de compartimentagem para navios de passageiros

1. Para que possa ser mantido o grau de compartimentagem exigido, deverá ser atribuída e marcada nos costados do navio uma linha de carga correspondente ao calado da compartimentagem aprovada. Um navio destinado a modos de operação que se alternam pode, se o armador desejar, ter uma ou mais linhas de carga adicionais atribuídas e marcadas de modo a corresponder aos calados da compartimentagem que a Administração puder aprovar para as configurações de serviços alternativos. Cada configuração de serviço assim aprovada deverá estar de acordo com a parte B-1 deste capítulo, independentemente dos resultados obtidos para outros modos de operação.

2. As linhas de carga de compartimentagem atribuídas e marcadas deverão ser registradas

no Certificado de Segurança de Navio de Passageiro, e deverá ser distinguida pela anotação P1 para a configuração principal para o serviço de passageiros, e P2, P3, etc. para as configurações alternativas. A configuração principal para passageiros deverá ser considerada como sendo o modo de operação em que o índice de compartimentagem R tem o seu maior valor.

3. A borda livre correspondente a cada uma dessas linhas de carga deverá ser medida no mesmo local e a partir da mesma linha a partir da qual foram determinadas as bordas-livres de acordo com a Convenção Internacional sobre Linhas de Carga em vigor.

4. A borda livre correspondente a cada linha de carga de compartimentagem aprovada e a cada configuração de serviço, para a qual foi aprovada, deverá estar claramente indicada no Certificado de Segurança de Navios de Passageiros.

5. Em nenhuma hipótese, qualquer marca de linha de carga de compartimentagem poderá ser colocada acima da linha de carga mais profunda em água salgada, como tiver sido determinada pela resistência do navio ou pela Convenção Internacional sobre Linhas de Carga, em vigor.

6. Qualquer que possa ser a localização das marcas das linhas de carga de compartimentagem, em nenhuma hipótese um navio deverá ser carregado de modo a submergir a marca da linha de carga adequada para estação do ano e para a localidade, como determinada de acordo com a Convenção Internacional sobre Linhas de Carga em vigor.

7. Em nenhuma hipótese um navio deverá estar tão carregado que, quando estiver em água salgada, a marca da linha de carga de compartimentagem adequada para aquela viagem específica e para a configuração de serviço fique submersa.

PARTE B-4

GERENCIAMENTO DA ESTABILIDADE

Regra 19

Informações relativas ao controle de avarias

1. Deverão estar expostos permanentemente, ou prontamente disponíveis no passadiço para orientação do oficial de quarto do navio, planos mostrando claramente, para cada convés e para cada porão, os limites dos compartimentos estanques à água, as aberturas neles existentes com seus meios de fechamento e a localização de quaisquer dos seus controles, e os dispositivos para correção de qualquer banda devida a um alagamento. Além disso, deverão ser postos à disposição dos oficiais do navio livretos contendo as informações acima mencionadas.⁶⁴

2. As portas estanques à água em navios de passageiros que têm permissão para permanecer abertas durante a navegação deverão estar claramente indicadas nas informações relativas à estabilidade do navio.

3. As precauções gerais a serem incluídas deverão consistir numa listagem de equipamentos, condições e procedimentos operacionais considerados pela Administração como sendo necessários para manter a integridade da estanqueidade à água nas condições normais de operação do navio.

4. As precauções específicas a serem incluídas deverão consistir numa listagem de elementos (isto é, dispositivos de fechamento, segurança da carga, soar de alarmes, etc.) considerados necessários pela Administração como sendo vitais para a sobrevivência do navio, dos passageiros e da

tripulação.

5. No caso de navios aos quais se apliquem as exigências relativas à estabilidade em avaria da Parte B-1, as informações relativas à estabilidade em avaria deverão proporcionar ao comandante uma maneira simples e facilmente compreensível de avaliar a capacidade de sobrevivência do navio em todos os casos de avaria que envolvam um compartimento, ou um grupo de compartimentos.⁶⁵

Regra 20

Carregamento de navios de passageiros

1. Ao término do carregamento do navio, e antes da sua partida, o comandante deverá determinar o trim e a estabilidade do navio e, também, verificar e registrar que o navio está de acordo com os critérios de estabilidade estabelecidos nas regras pertinentes. A determinação da estabilidade do navio deverá ser feita sempre através de cálculos. A Administração pode aceitar a utilização de um computador eletrônico para o carregamento e a estabilidade, ou um meio equivalente com esta finalidade.

2. De um modo geral não deve ser transportada água de lastro em tanques destinados a óleo combustível. Nos navios em que não for possível evitar colocar água em tanques de óleo combustível, deverá ser instalado um equipamento separador de água e óleo que seja aprovado pela Administração, ou outro meio alternativo, como instalações para descarga para terra, que seja aceitável para a Administração, para retirar de bordo a água de lastro contaminada com óleo.

3. O disposto nesta regra não deverá prejudicar o disposto na Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição causada por Navios em vigor.

Regra 21

Operação e inspeção periódica de portas estanques à água, etc. em navios de passageiros

1. Semanalmente deverão ser realizados exercícios para a operação de portas, vigias, válvulas e mecanismos de fechamento de embornais, dalas para cinza e dalas para lixo estanques à água. Nos navios em que a viagem tiver uma duração maior do que uma semana, deverá ser realizado um exercício completo antes de deixar o porto e, daí em diante, outros pelo menos uma vez por semana durante a viagem.

2. Todas as portas estanques à água em uso no mar, tanto articuladas por dobradiças como acionadas mecanicamente, instaladas em anteparas estanques à água, deverão ser operadas diariamente.

3. As portas estanques à água e todos os mecanismos e indicadores relacionados com elas, todas as válvulas cujo fechamento for necessário para tornar um compartimento estanque à água, e todas as válvulas cuja operação for necessária para fazer interligações para controle de avarias deverão ser inspecionadas periodicamente no mar, pelo menos uma vez por semana.

4. Um registro de todos os exercícios e inspeções exigidos por esta regra deverá ser lançado no livro de quarto com um registro explícito de quaisquer defeitos que possam ter sido revelados.

Regra 22

Prevenção e controle da entrada de água, etc.

1. Todas as portas estanques à água deverão ser mantidas fechadas durante a viagem, exceto que podem ser abertas durante a navegação como especificado nos parágrafos 3 e 4. As portas estanques à água com uma largura maior do que 1,2 m localizadas em compartimentos de máquinas como permitido pela Regra 13.10, só podem ser abertas nas circunstâncias detalhadas naquela regra. Qualquer porta que for aberta de acordo com este parágrafo deverá estar pronta para ser fechada imediatamente.

2. As portas estanques à água localizadas abaixo do convés das anteparas, e que tenham uma abertura máxima que permita uma passagem desobstruída de mais de 1,2 m, deverão ser mantidas fechadas quando o navio estiver no mar, exceto por períodos limitados, quando for absolutamente necessário, como estabelecido pela Administração.

3. Uma porta estanque à água pode ser aberta durante a navegação para permitir a passagem de passageiros ou tripulantes, ou quando o trabalho que estiver sendo realizado nas suas proximidades precisar que ela seja aberta. A porta deve ser fechada imediatamente quando o trânsito através dela tiver terminado, ou quando o trabalho que fez com que fosse preciso que ela fosse aberta tiver terminado.

4. Pode ser permitido que certas portas estanques à água permaneçam abertas durante a navegação, somente se for considerado absolutamente necessário, isto é, se tiver sido determinado que a sua permanência aberta é considerada essencial para a operação segura e eficaz das máquinas do navio, ou para permitir o acesso de passageiros normalmente sem restrições através da área destinada a passageiros. Esta determinação só deverá ser feita pela Administração após um exame cuidadoso do impacto sobre a operação e a capacidade de sobrevivência do navio. Uma porta estanque à água que tenha recebido permissão para permanecer assim aberta deverá estar claramente indicada nas informações relativas à estabilidade do navio e deverá estar sempre pronta para ser fechada imediatamente.

5. As chapas portáteis instaladas em anteparas deverão estar sempre no lugar antes do navio deixar o porto e não deverão ser retiradas durante a navegação, exceto em caso de necessidade urgente, a critério do comandante. Deverão ser tomadas as precauções necessárias ao recolocá-las no lugar, para assegurar que suas juntas estejam estanques à água. As portas corrediças estanques à água acionadas mecanicamente que, de acordo com a Regra 13.10, são permitidas em compartimentos de máquinas, deverão ser fechadas antes do navio deixar o porto e deverão permanecer fechadas durante a navegação, exceto em caso de necessidade urgente, a critério do comandante.

6. As portas estanques à água instaladas em anteparas estanques à água que dividem a carga entre compartimentos do convés de acordo com a Regra 13.9.1, deverão ser fechadas antes do início da viagem e deverão ser mantidas fechadas durante a navegação. As horas da abertura dessas portas no porto e do seu fechamento antes do navio deixar o porto deverão ser lançadas no livro de quarto.

7. O portaló, as aberturas para carga e para recebimento de combustível existentes abaixo do convés das anteparas deverão ser efetivamente fechados e tornados estanques à água antes do navio deixar o porto, e deverão ser mantidos fechados durante a navegação.

8. As seguintes portas, localizadas abaixo do convés das anteparas, deverão ser fechadas e travadas antes do navio suspender para qualquer viagem e deverão permanecer fechadas e travadas até que o navio esteja em seu próximo cais ou fundeadouro:

8.1. portas para recebimento de carga no casco ou nos limites de superestruturas fechadas;

8.2. visores na proa instalados nos locais indicados no parágrafo 8.1;

8.3. portas para recebimento de carga na antepara de colisão; e

8.4. rampas que constituam um fechamento alternativo aos mencionados nos parágrafos 8.1 a 8.3 inclusive.

9. Fica estabelecido que, quando uma porta não puder ser aberta ou fechada enquanto o navio estiver no cais, ou no fundeadouro, esta porta poderá ser aberta ou deixada aberta enquanto o navio se aproxima ou se afasta do cais, ou do fundeadouro, mas somente na medida em que for necessário para permitir que a porta seja imediatamente operada. Em qualquer caso, a porta interna da proa deve ser mantida fechada.

10. Apesar das exigências dos parágrafos 8.1 e 8.4, a Administração pode autorizar que determinadas portas possam ser abertas a critério do comandante, se isto for necessário para a operação do navio ou para o embarque e desembarque de passageiros quando o navio estiver num fundeadouro seguro e desde que a segurança do navio não seja prejudicada.

11. O comandante deverá assegurar que seja implementado um sistema eficaz de supervisão e de informação do fechamento e da abertura das portas mencionadas no parágrafo 8.

12. O comandante deverá assegurar que, antes do navio suspender para qualquer viagem, seja feito um lançamento no livro de quarto relativo à hora do último fechamento das portas especificadas no parágrafo 13, e à hora de qualquer abertura de determinadas portas de acordo com o parágrafo 14.

13. As portas articuladas por dobradiças, as chapas portáteis, as vigias, o portaló, as aberturas para carga e para recebimento de combustível e outras aberturas que estas regras exigem que sejam mantidas fechados durante a navegação deverão ser fechadas antes do navio deixar o porto. A hora do fechamento e a hora da abertura (se for permitida com base nestas regras) deverão ser registradas no livro de quarto que possa vir a ser estabelecido pela Administração.

14. Quando a parte inferior de qualquer vigia mencionada na Regra 15.3.2, localizada em cobertas, estiver abaixo de uma linha traçada no costado, paralelamente ao convés das anteparas, e tiver o seu ponto mais baixo a uma altura de 1,4 m mais 2,5% da boca do navio acima da água quando o navio sair de qualquer porto, todas as vigias daquelas cobertas deverão ser fechadas de modo a ficarem estanques à água e travadas antes do navio deixar o porto, e não deverão ser abertas antes que o navio chegue ao próximo porto. Ao aplicar este parágrafo, poderá ser dada a correção adequada para água doce, quando for aplicável.

14.1. As horas da abertura dessas escotilhas no porto e do seu fechamento e travamento antes do navio deixar o porto deverão ser lançadas no livro de quarto que possa vir a ser estabelecido pela Administração.

14.2. Para qualquer navio que tenha uma ou mais vigias localizadas de tal modo que se apliquem as exigências do parágrafo 15 quando ele estiver flutuando na linha de carga do calado máximo da compartimentagem, a Administração poderá indicar o calado médio que estabelece o limite no qual essas escotilhas terão as suas partes inferiores acima da linha traçada no costado paralelamente ao convés das anteparas, tendo o seu ponto mais baixo a uma altura de 1,4 m mais 2,5% da boca do navio acima da linha d'água correspondente ao calado médio que estabelece o limite, com o qual poderá ser permitido que o navio parta do porto sem antes fechá-las e travá-las e abri-las no mar, sob a responsabilidade do comandante, durante a viagem até o próximo porto. Nas zonas tropicais, como definidas na Convenção Internacional sobre Linhas de Carga em vigor, este calado que estabelece o limite pode ser aumentado em 0,3 m.

15. As vigias e as suas tampas internas que não sejam acessíveis durante a navegação deverão ser fechadas e fixadas antes do navio deixar o porto.

16. Se for transportada carga nesses compartimentos, as vigias e as suas tampas internas

deverão ser fechadas de modo a ficarem estanques à água e travadas antes que a carga seja embarcada, e este fechamento e travamento deverá ser registrado no livro de quarto que puder ser estabelecido pela Administração.

17. Quando uma dala para lixo, etc. não estiver em uso, tanto a tampa como a válvula exigida pela Regra 15.10.2 deverão ser mantidas fechadas e travadas.

Regra 22-1

Sistemas de detecção de alagamento para navios de passageiros que transportam 36 pessoas ou mais, construídos em 1º de Julho de 2010 ou depois

Deverá haver um sistema de detecção de alagamento para compartimentos estanques a água abaixo do convés das anteparas, baseado nas diretrizes elaboradas pela Organização.⁶⁶

Regra 23

Exigências especiais para navios ro-ro de passageiros

1. Os compartimentos de categoria especial e os compartimentos ro-ro deverão ser continuamente patrulhados ou monitorados através de meios eficazes, como vigilância com televisão, de modo que qualquer movimento de veículos em condições adversas de tempo e qualquer acesso não autorizado de passageiros àqueles compartimentos possa ser detectado enquanto o navio estiver em movimento.

2. Os procedimentos operativos documentados para o fechamento e o travamento de todas as portas existentes no casco, portas para carregamento e outros dispositivos de fechamento que, se forem deixados abertos ou se não forem travados corretamente, podem, na opinião da Administração, levar a um alagamento de um compartimento de categoria especial ou de um compartimento ro-ro, deverão ser mantidos a bordo e ser afixados num local adequado.

3. Todos os acessos provenientes do convés ro-ro e das rampas para veículos que levam a compartimentos abaixo do convés das anteparas deverão ser fechados antes que o navio deixe o cais, ou o fundeadouro, em qualquer viagem, e deverão permanecer fechados até que o navio esteja no seu próximo cais, ou fundeadouro.

4. O comandante deverá assegurar que seja implementado um sistema eficaz de supervisão e de informação do fechamento e da abertura dos acessos mencionados no parágrafo 3.

5. O comandante deverá assegurar que, antes do navio deixar o cais, ou o fundeadouro, em qualquer viagem, seja feito um lançamento no livro de quarto, como exigido pela Regra 22.13, relativo à hora do último fechamento dos acessos mencionados no parágrafo 3.

6. Apesar das exigências do parágrafo 3, a Administração pode permitir que alguns acessos sejam abertos durante a viagem, mas somente por um período suficiente para permitir uma passagem através deles e, se necessário, para o funcionamento essencial do navio.

7. Todas as anteparas transversais ou longitudinais que forem levadas em consideração como sendo eficazes para conter a água do mar acumulada no convés ro-ro deverão estar no lugar e fixadas antes que o navio deixe o cais, ou o fundeadouro, e permanecer no lugar e fixadas até que o navio esteja no seu próximo cais, ou fundeadouro.

8. Apesar das exigências do parágrafo 7, a Administração pode permitir que alguns acessos

existentes nessas anteparas sejam abertos durante a viagem, mas somente por um tempo suficiente para permitir uma passagem através deles e, se necessário, para o funcionamento essencial do navio.

9. Em todos os navios ro-ro de passageiros, o comandante ou o oficial designado deverá assegurar que não seja permitido que nenhum passageiro tenha acesso a um convés ro-ro fechado sem o consentimento expresso do comandante quando o navio estiver em movimento.

Regra 24

Prevenção e controle da entrada de água, etc. em navios de carga

1. As aberturas existentes nas chapas do casco abaixo do convés que limita a extensão vertical da avaria deverão ser mantidas permanentemente fechadas enquanto o navio estiver no mar.

2. Apesar das exigências do parágrafo 3, a Administração pode autorizar que determinadas portas possam ser abertas a critério do comandante, se isto for necessário para a operação do navio, e desde que a segurança do navio não seja prejudicada.

3. As portas ou rampas estanques à água instaladas internamente que subdividem grandes compartimentos de carga deverão ser fechadas antes do início da viagem e deverão ser mantidas fechadas durante a navegação. As horas da abertura dessas portas no porto e do seu fechamento antes do navio deixar o porto deverão ser lançadas no livro de quarto.

4. A utilização das portas de acesso e das tampas de escotilhas destinadas a assegurar a integridade da estanqueidade à água de aberturas internas deverá ser autorizada pelo oficial de quarto.

Regra 25

Detectores de nível de água em navios de carga com um único porão, que não sejam graneleiros

1. Os navios de carga com um único porão, que não sejam graneleiros, construídos antes de 1º de janeiro de 2007, deverão atender às exigências desta regra, no máximo até 31 de dezembro de 2009.

2. Os navios que tenham um comprimento (L) inferior a 80 m, ou a 100 m se construídos antes de 1º de julho de 1998, e tendo um único porão abaixo do convés da borda livre, ou porões de carga abaixo do convés da borda livre que não sejam divididos por pelo menos uma anteparas tornada estanque à água até aquele convés, deverão ser dotados, naquele compartimento, ou naqueles compartimentos, de detectores de nível de água.

3. Os detectores de nível de água exigidos pelo parágrafo 2 deverão:

3.1. dar um alarme sonoro e visual no passadiço quando o nível da água acima da parte interna do fundo do porão de carga atingir uma altura não inferior a 0,3 m, e outro quando aquele nível atingir mais de 15% da profundidade média do porão de carga; e

3.2. ser instalados na extremidade de ré do porão, ou acima da sua parte mais baixa quando a parte interna do fundo não for paralela à linha d'água de projeto. Quando houver anteparas gigantes ou anteparas parciais estanques à água acima da parte interna do fundo, as Administrações podem exigir a instalação de detectores adicionais.

4. Os detectores de nível de água exigidos pelo parágrafo 2 não precisam ser instalados em navios que cumpram o disposto na Regra XII/12, ou em navios que tenham compartimentos laterais estanques à água nos dois bordos do comprimento do porão de carga, se prolongando verticalmente pelo menos a

partir do fundo até o convés da borda livre.”

ANEXO 3
EMENDAS À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR, 1974,
COMO EMENDADA

CAPÍTULO II-1
CONSTRUÇÃO - ESTRUTURA, COMPARTIMENTAGEM E ESTABILIDADE, INSTALAÇÕES DE MÁQUINAS E
ELÉTRICAS

PARTE C
INSTALAÇÕES DE MÁQUINAS

Regra 41

Fonte principal de energia elétrica e sistemas de iluminação

1. É acrescentado o seguinte novo parágrafo 6, após o parágrafo 5 existente:

“6. Em navios de passageiros, deverá haver uma iluminação suplementar em todos os camarotes para indicar claramente a saída, de modo que os ocupantes possam encontrar o seu caminho para a porta. Essa iluminação, que poderá estar ligada a uma fonte de energia de emergência, ou ter uma fonte de energia elétrica independente em cada camarote, deverá acender automaticamente quando for perdida a energia para a iluminação normal do camarote, e permanecer acesa no mínimo por 30 min.”

2. É acrescentada a seguinte nova parte F, após a Regra 54 existente:

“PARTE F
PROJETO E ARRANJOS ALTERNATIVOS

Regra 55

Projeto e arranjos alternativos

1. Propósito

O propósito desta regra é fornecer uma metodologia para um projeto e arranjos alternativos para instalações de máquinas e elétricas.

2. Generalidades

2.1. O projeto e os arranjos de instalações de máquinas e elétricas podem divergir das exigências estabelecidas nas partes C, D e E, desde que o projeto e os arranjos alternativos atendam às exigências pertinentes e proporcionem um nível de segurança equivalente ao exigido neste capítulo.

2.2. Quando o projeto ou os arranjos divergirem das exigências prescritivas das partes C, D e E, deverá ser feita uma análise de engenharia, uma avaliação e a aprovação do projeto e dos arranjos, de acordo com esta regra.

3. Análise de engenharia

A análise de engenharia deve ser elaborada e submetida à Administração, baseada nas diretrizes elaboradas pela Organização⁶⁷ e deverá conter, no mínimo, os seguintes elementos:

.1. determinação do tipo de navio, das máquinas e das instalações elétricas e do(s) compartimento(s) envolvido(s);

.2. identificação da(s) exigência(s) prescritiva(s) à(s) qual (quais) as instalações de máquinas e elétricas não atendem;

.3. identificação da razão pela qual o projeto proposto não irá atender as exigências prescritivas, embasada pelo cumprimento de outras normas de engenharia ou industriais reconhecidas;

.4. determinação dos critérios de desempenho para o navio, para as máquinas, para as instalações elétricas ou para o(s) compartimento(s) envolvidos(s) ao(s) qual (quais) se aplica(m) a(s) exigência(s) prescritiva(s) pertinente(s):

.1. os critérios de desempenho deverão proporcionar um nível de segurança não inferior às exigências prescritivas pertinentes contidas nas partes C, D e E; e

.2. os critérios de desempenho deverão ser quantificáveis e mensuráveis;

.5. descrição detalhada do projeto e dos arranjos alternativos, contendo uma lista das premissas utilizadas no projeto e de quaisquer restrições ou condições operacionais propostas;

.6. justificativa técnica, demonstrando que o projeto e os arranjos alternativos atendem aos critérios de segurança do desempenho; e

.7. avaliação dos riscos, com base na identificação das possíveis falhas ou perigos relacionados com a proposta.

4. Avaliação do projeto e dos arranjos alternativos

A análise de engenharia exigida no parágrafo 3 deverá ser avaliada e aprovada pela Administração, levando em conta as diretrizes elaboradas pela Organização.⁶⁷

4.2. Uma cópia da documentação, como aprovada pela Administração, indicando que o projeto e os arranjos alternativos atendem ao disposto nesta regra, deverá ser levada a bordo do navio.

5. Troca de informações

A Administração deverá comunicar à Organização as informações pertinentes relativas ao projeto e aos arranjos alternativos aprovados por ela, para encaminhamento a todos os Governos Contratantes.

6. Reavaliação devida à alteração das condições

Se as premissas e as restrições operacionais que tiverem sido estipuladas no projeto e nos arranjos alternativos forem alteradas, a análise de engenharia deverá ser feita nas condições alteradas e deverá ser aprovada pela Administração.”

CAPÍTULO II-2

CONSTRUÇÃO - PROTEÇÃO CONTRA INCÊNDIO, DETECÇÃO DE INCÊNDIO E EXTINÇÃO DE INCÊNDIO

Regra 3

Definições

3. São acrescentados os seguintes novos parágrafos 51 e 52, após o parágrafo 50 existente:

“51. Área segura no contexto de um acidente é, do ponto de vista da habitabilidade, qualquer área, ou quaisquer áreas, que não esteja(m) alagada(s) ou que esteja(m) fora da zona vertical principal, ou das zonas verticais principais, na qual, ou nas quais, tenha ocorrido um incêndio, de modo que possa(m) acomodar com segurança todas as pessoas a bordo para protegê-las contra perigos à vida ou à saúde e prestar-lhes os serviços essenciais.

52. Centro de segurança é uma estação de controle destinada ao gerenciamento de situações de emergência. A operação, o controle e/ou o monitoramento dos sistemas de segurança são partes integrantes do centro de segurança.”

Regra 7

Detecção e alarme

4. É acrescentado o seguinte novo parágrafo 2.4 após o parágrafo 2.3 existente:

“2.4. Um sistema fixo de detecção de incêndios e um sistema de alarme de incêndio para navios de passageiros deverão ser capazes de identificar individualmente cada detector e cada ponto de acionamento manualmente operado.”

5. Nos parágrafos 5.2 e 5.3.1, é acrescentado o seguinte novo texto, no fim dos parágrafos:

“Os detectores instalados em camarotes, quando ativados, deverão ser capazes de emitir também, ou de fazer com que seja emitido, um alarme sonoro dentro do compartimento em que estiverem localizados.”

Regra 8

Controle da propagação da fumaça

6. No parágrafo 2, é acrescentada a seguinte nova frase, no fim do parágrafo:

“O sistema de ventilação que serve os centros de segurança podem ser derivados do sistema de ventilação que serve ao passadiço, a menos que esteja localizado numa zona vertical principal adjacente.”

Regra 9

Contenção do incêndio

7. No parágrafo 2.2.3.2.2(7), é suprimida a palavra “Lojas”.

8. No parágrafo 2.2.3.2.2(8), é acrescentada a palavra “Lojas”.

9. Nas observações para as tabelas 9.3 e 9.4, é acrescentada a seguinte frase no fim do item “c”:

“Não é exigida qualquer categoria de incêndio para aquelas divisórias que separam o passadiço do centro de segurança, quando este último estiver dentro do passadiço.”

10. É acrescentado o seguinte novo parágrafo 2.2.6, após o parágrafo 2.2.5.2 existente:

“2.2.2. Proteção de átrios

2.2.6.1. Os átrios deverão estar dentro de recintos constituídos por divisórias da classe “A”, tendo uma categoria de incêndio determinada de acordo com as tabelas 9.2 e 9.4, como for aplicável.

2.2.6.2. Os conveses que separam espaços localizados no interior de átrios devem ter uma categoria de incêndio determinada de acordo com as tabelas 9.2 e 9.4, como for aplicável.”

11. O texto existente do parágrafo 7.5.1 é numerado como parágrafo 7.5.1.1 e é acrescentado o seguinte novo parágrafo 7.5.1.2, após aquele parágrafo:

“7.5.1.2. Os dutos de exaustão provenientes de fogões de cozinha instalados em conveses abertos deverão atender ao disposto no parágrafo 7.5.1.1, como for aplicável, quando passarem através de compartimentos habitáveis ou de compartimentos ou espaços que contenham materiais combustíveis.”

12. É acrescentado o seguinte novo parágrafo 7.6, após o parágrafo 7.5.2.1 existente:

“7.6 Sistemas de ventilação para lavanderias principais em navios que transportam mais de 36 passageiros

Os dutos de exaustão para lavanderias principais deverão ser dotados de:

1. filtros facilmente removíveis para fins de limpeza;
2. um abafador de incêndio localizado na extremidade inferior do duto, que seja operado automática e remotamente;
3. dispositivos de acionamento remoto para parar os exaustores e os ventiladores que retiram o ar de dentro do compartimento, e para acionar o abafador de incêndio mencionado no parágrafo 7.6.2;
4. escotilhas adequadamente localizadas para inspeção e limpeza.”

Regra 10

Combate a incêndio

13. Na primeira frase do parágrafo 6.4, entre as palavras “equipamentos de cozinha” e “que”, são acrescentadas as palavras “instalados em compartimentos ou em espaços fechados ou em conveses abertos”.

Regra 13

Meios de escape

14. No parágrafo 3.2.3, são suprimidas as palavras “compartimentos públicos” na terceira frase, e é acrescentada a seguinte nova frase antes da quarta frase:

“Os compartimentos ou espaços públicos deverão ter também um acesso direto aos recintos de escadas, exceto para os bastidores de um teatro.”

15. É acrescentado o seguinte novo parágrafo 3.2.5.3, após o parágrafo 3.2.5.2 existente:

“3.2.5.3 Em lugar dos sistemas de iluminação das rotas de escape exigidos pelo parágrafo 3.2.5.1, também podem ser aceitos sistemas alternativos de orientação para

evacuação, se aprovados pela Administração com base nas diretrizes elaboradas pela Organização”.⁶⁸

16. São acrescentadas as seguintes novas Regras 21, 22 e 23, após a Regra 20 existente:

“Regra 21

Limite inicial do acidente, volta ao porto com segurança e áreas seguras

1. Aplicação

Os navios de passageiros construídos em 1º de julho de 2010 ou depois, tendo um comprimento, como definido na Regra II-1/2.2, de 120 m ou mais, ou tendo três ou mais zonas verticais principais, deverão atender ao disposto nesta regra.

2. Propósito

O propósito desta regra é estabelecer os critérios de projeto para permitir a volta de um navio ao porto com segurança, com sua própria propulsão após um acidente que não ultrapasse o limite inicial do acidente estipulado no parágrafo 3, e que forneçam também as exigências funcionais e os padrões de desempenho para áreas seguras.

3. Limite inicial do acidente

O limite inicial do local do acidente, no contexto de um incêndio, abrange:

3.1. a perda do compartimento de origem até as divisórias da classe “A” mais próximas que possam fazer parte do compartimento de origem, se aquele espaço for protegido por um sistema fixo de extinção de incêndio; ou

3.2. a perda do compartimento de origem e dos compartimentos adjacentes até as divisórias da classe “A” mais próximas que não façam parte do compartimento de origem.

4. Volta ao porto com segurança.⁶⁹

Quando as avarias causadas pelo incêndio não ultrapassarem o limite inicial do incêndio indicado no parágrafo 3, o navio deverá ser capaz de voltar para o porto e, ao mesmo tempo, proporcionar uma área segura, como definida na Regra 3. Para ser considerado capaz de voltar ao porto, os seguintes sistemas deverão continuar em condições de funcionar na parte restante do navio não afetada pelo incêndio:

4.1. propulsão;

4.2. sistemas de governo e sistemas de controle do governo;

4.3. sistemas de navegação;

4.4. sistemas para recebimento, transferência e serviço de óleo combustível;

4.5. sistemas de comunicações interiores entre o passadiço, os compartimentos de máquinas, o centro de segurança, as equipes de combate a incêndio e de controle de avarias, e como for necessário para a informação e a reunião dos passageiros e da tripulação;

4.6. comunicações exteriores;

4.7. sistema da rede de incêndio;

4.8. sistemas fixos de extinção de incêndio;

- 4.9. sistemas de detecção de fogo e de fumaça;
- 4.10. sistemas de esgoto de porão e de lastro;
- 4.11. sistemas de portas estanques à água e semi-estanques à água acionadas mecanicamente;
- 4.12. sistemas destinados a apoiar “áreas seguras”, como indicado no parágrafo 5.1.2;
- 4.13. sistemas de detecção de alagamentos; e
- 4.14. outros sistemas determinados pela Administração como sendo vitais para os esforços do controle de avarias.

5. Área(s) segura(s)

5.1. Exigências funcionais:

5.1.1. de um modo geral, a(s) área(s) segura(s) deverá(ão) ser compartimento(s) interno(s). No entanto, a Administração pode permitir a utilização de um espaço externo como uma área segura, levando em conta qualquer restrição devida à área de operação e as condições ambientais pertinentes esperadas;

5.1.2. a(s) área(s) segura(s) deverá(ão) fornecer a todos os ocupantes os seguintes serviços essenciais para assegurar que seja preservada a saúde dos passageiros e da tripulação:

5.1.2.1. serviços sanitários;

5.1.2.2. água;

5.1.2.3. alimentação;

5.1.2.4. espaço alternativo para cuidados médicos;

5.1.2.5. abrigo contra o tempo;

5.1.2.6. meios de prevenir tensão devida ao calor e à hipotermia;

5.1.2.7. luz; e

5.1.2.8. ventilação.

5.1.3. o projeto da ventilação deverá reduzir o risco de que a fumaça e os gases quentes possam afetar a utilização da(s) área(s) segura(s); e

5.1.4. deverá haver meios de acesso aos equipamentos salva-vidas, provenientes de cada área identificada ou utilizada como uma área segura, levando em conta que uma zona vertical principal não pode estar disponível para trânsito interno.

5.2. Espaço alternativo para cuidados médicos

O espaço alternativo para cuidados médicos deverá atender a um padrão que seja aceitável para a Administração.

Regra 22

Critérios de projeto para sistemas destinados a permanecer em condições de operar após um incêndio

1. Aplicação

Navios de passageiros construídos em 1º de julho de 2010 ou depois, tendo um comprimento, como definido na Regra II-1/2.2, de 120 m ou mais, ou tendo três ou mais zonas verticais principais, deverão cumprir o disposto nesta regra.

2. Propósito

O propósito desta regra é fornecer critérios de projeto para sistemas necessários para permanecer em condições de operar para apoiar uma evacuação ou um abandono de um navio de maneira ordeira se for ultrapassado o limite inicial do acidente, como definido na Regra 21.3.

3. Sistemas⁷⁰

3.1. Caso alguma zona vertical principal não possa ser utilizada devido a um incêndio, os seguintes sistemas deverão estar dispostos e separados de tal modo que continuem em condições de funcionar:

3.1.1. rede de incêndio;

3.1.2. comunicações interiores (em apoio ao combate a incêndio, como for necessário para a informação e a evacuação de passageiros e tripulantes);

3.1.3. meios de comunicações exteriores;

3.1.4. sistemas de esgoto de porão para a retirada da água utilizada no combate ao incêndio;

3.1.5. iluminação ao longo das rotas de escape, nos postos de reunião e nos postos de embarque nos equipamentos salva-vidas;

3.1.6. deverá haver sistemas de orientação para evacuação.

3.2. Os sistemas acima deverão ser capazes de funcionar por pelo menos 3 horas, com base na suposição de que não houve qualquer avaria fora da zona vertical principal que está sem poder ser utilizada. Não é preciso que estes sistemas continuem em condições de funcionar dentro das zonas verticais principais que estão sem poder ser utilizadas.

3.3. Os cabos e as canalizações no interior de um conduto construído com um padrão "A-60" deverá ser considerado como permanecendo intacto e em condições de uso, embora passando através de uma zona vertical principal incapaz de ser utilizada para os efeitos do parágrafo 3.1. Um grau de proteção semelhante para cabos e canalizações pode ser aprovado pela Administração.

Regra 23

Centro de segurança em navio de passageiros

1. Aplicação

Os navios de passageiros construídos em 1º de julho de 2010 ou depois devem ter a bordo um centro de segurança que atenda às exigências desta regra.

2. Propósito

O propósito desta regra é proporcionar um compartimento para ajudar o gerenciamento das situações de emergência.

3. Localização e disposição

O centro de segurança deverá fazer parte do passadiço, ou estar localizado num compartimento separado, adjacente ao passadiço ou tendo um acesso direto a ele, de modo que o gerenciamento das emergências possa ser feito sem desviar a atenção dos oficiais de quarto das suas funções relativas à navegação.

4. Desenho e projeto ergonômico

O desenho e o projeto ergonômico do centro de segurança deverão levar em conta as diretrizes elaboradas pela Organização⁷¹, como for adequado.

5. Comunicações

Deverá haver meios de comunicação entre o centro de segurança, a estação central de controle, o passadiço, o compartimento de controle das máquinas, o(s) compartimento(s) de armazenamento do(s) sistema(s) de extinção de incêndio e os paióis de equipamentos de combate a incêndio.

6. Controle e monitoramento dos sistemas de segurança

Apesar das exigências estabelecidas em outros lugares da Convenção, a capacidade total de funcionamento (operação, controle, monitoramento ou uma combinação desses elementos, como for necessário) dos sistemas de segurança relacionados abaixo deverá estar disponível no centro de segurança.

6.1. todos os sistemas de ventilação acionados mecanicamente;

6.2. portas de incêndio;

6.3. sistemas de alarme geral de emergência;

6.4. sistema de fonoclama;

6.5. sistemas elétricos de orientação para a evacuação;

6.6. portas estanques à água e semi-estanques à água;

6.7. indicadores das portas existentes no costado, portas para carregamento e outros dispositivos de fechamento;

6.8. vazamento de água nas portas internas/externas da proa, portas da popa e qualquer porta existente no casco;

6.9. sistema de vigilância por televisão;

6.10. sistema de detecção e de alarme de incêndio;

6.11. sistema(s) de aplicação local de combate a incêndio;

6.12. sistemas de borrifos e sistemas equivalentes;

6.13. sistemas à base de água para compartimentos de máquinas;

6.14. alarme para chamar a tripulação;

6.15. sistema de extração de fumaça dos átrios;

6.16. sistemas de detecção de alagamentos; e

6.17. bombas de incêndio e bombas de incêndio de emergência.

CAPÍTULO III
EQUIPAMENTOS SALVA-VIDAS E OUTROS DISPOSITIVOS

Regra 4

Avaliação, testes e aprovação dos equipamentos e dispositivos salva-vidas

17. O parágrafo 3 é substituído pelo seguinte:

“3. Antes de dar a aprovação para novos equipamentos ou dispositivos salva-vidas, a Administração deverá assegurar que esses:

.1. equipamentos proporcionem padrões de segurança pelo menos equivalentes às exigências deste capítulo e do Código e que tenham sido avaliados e testados com base nas diretrizes elaboradas pela Organização; ou⁷²

.2. dispositivos tenham sido submetidos com êxito a uma análise de engenharia, a uma avaliação e que tenham sido aprovados de acordo com a Regra 38.”

18. É acrescentada a seguinte nova parte C, após a Regra 37 existente:

“PARTE C

PROJETO E ARRANJOS ALTERNATIVOS

Regra 38

Projeto e arranjos alternativos

1. Propósito

O propósito desta regra é fornecer uma metodologia para projeto e arranjos alternativos para equipamentos e dispositivos salva-vidas.

2. Generalidades

2.1. Os equipamentos e dispositivos salva-vidas podem divergir das exigências estabelecidas na parte B, desde que o projeto e os arranjos alternativos atendam ao propósito das exigências pertinentes e proporcionem um nível de segurança equivalente ao exigido neste capítulo.

2.2. Quando o projeto ou os arranjos divergirem das exigências obrigatórias da parte B, deverá ser feita uma análise de engenharia, uma avaliação e a aprovação do projeto e dos arranjos, de acordo com esta regra.

3. Análise de engenharia

A análise de engenharia deve ser elaborada e submetida à Administração, com base nas diretrizes elaboradas pela Organização⁷⁴ e deverá conter, no mínimo, os seguintes elementos:

3.1. determinação do tipo de navio e dos equipamentos e dispositivos salva-vidas envolvidos;

3.2. identificação da(s) exigência(s) prescritiva(s) à(s) qual (quais) os equipamentos e dispositivos salva-vidas não atendem;

3.3. identificação da razão pela qual o projeto proposto não irá atender as exigências prescritivas, embasada pelo cumprimento de outras normas de engenharia ou industriais reconhecidas;

3.4. determinação dos critérios de desempenho para o navio e para os equipamentos e dispositivos salva-vidas envolvidos aos quais se aplica(m) a(s) exigência(s) prescritiva(s) pertinente(s):

.4.1. os critérios de desempenho deverão proporcionar um nível de segurança não inferior às exigências prescritivas pertinentes contidas na parte B; e

.2. os critérios de desempenho deverão ser quantificáveis e mensuráveis;

.5. descrição detalhada do projeto e dos arranjos alternativos, contendo uma lista das premissas utilizadas no projeto e de quaisquer restrições ou condições operacionais propostas;

.6. justificativa técnica, demonstrando que o projeto e os arranjos alternativos atendem aos critérios de segurança do desempenho; e

.7. avaliação dos riscos, com base na identificação das possíveis falhas ou perigos relacionados com a proposta.

4. Avaliação do projeto e dos arranjos alternativos

4.1. A análise de engenharia exigida no parágrafo 3 deverá ser avaliada e aprovada pela Administração, levando em conta as diretrizes elaboradas pela Organização⁷³

4.2. Uma cópia da documentação, como aprovada pela Administração, indicando que o projeto e os arranjos alternativos atendem ao disposto nesta regra, deverá ser levada a bordo do navio.

5. Troca de informações

A Administração deverá comunicar à Organização as informações pertinentes relativas ao projeto e aos arranjos alternativos aprovados por ela, para encaminhamento a todos os Governos Contratantes.

6. Reavaliação devida à alteração das condições

Se as premissas e as restrições operacionais que tiverem sido estipuladas no projeto e nos arranjos alternativos forem alteradas, a análise de engenharia deverá ser feita nas condições alteradas e deverá ser aprovada pela Administração.”

Notas:

54. Os navios de carga que demonstrarem que cumprem as seguintes regras poderão ser excluídos da aplicação da Parte B-1:

- Anexo I da MARPOL 73/78, exceto que navios OBO com bordas livres do tipo B não são excluídos;
- Código Internacional para Construção e Equipamento de Navios Transportadores de Produtos Químicos Perigosos a Granel;
- Código Internacional para Construção e Equipamento de Navios Transportadores de Gás Liquefeitos a Granel;
- Diretrizes para o projeto e a construção de embarcações de apoio “offshore” (Resolução A.469(XII));
- Código de Segurança para Navios de Propósitos Especiais (Resolução A.534(13), como emendada;
- Exigências relativas à estabilidade em avaria da Regra 27 da Convenção de Linhas de Carga de 1966, como aplicadas em cumprimento às Resoluções A.320(IX) e A.514(13), desde que, no caso de navios de carga aos quais se aplique a Regra 27(9) as anteparas transversais principais estanques à água, para serem consideradas eficazes, sejam espaçadas de acordo com o parágrafo (12)(f) da Resolução A.320(IX), exceto navios intencionados para o transporte de carga no convés; e

- Exigências relativas à estabilidade em avaria da Regra 27 do Protocolo de Linhas de Carga de 1988

55. Consultar o Código sobre Estabilidade Intacta para Todos os Tipos de Navios abrangidos pelos Instrumentos da IMO, adotado pela Organização através da Resolução A.749(18).

56. Consultar também as Diretrizes para a elaboração das informações relativas à estabilidade intacta (MSC/Circ.456); Orientações sobre a estabilidade intacta de navios-tanque existentes durante operações de transferência (MSC/Circ.706), e Orientações para o comandante para evitar situações perigosas quando pegando mar de popa ou de alheta (MSC/Circ.707).

57. O Comitê de Segurança Marítima, ao adotar as regras contidas nas partes B a B-4, convidou as Administrações a observarem que as regras devem ser aplicadas juntamente com as notas explicativas elaboradas pela Organização, para assegurar a sua aplicação uniforme.

58. É feita referência à Recomendação sobre um método padrão para possibilitar o atendimento às exigências relativas a dispositivos para alagamento transversal em navios de passageiros, adotada pela Organização através da Resolução A.266(VIII), como possa vir a ser emendada.

59. Consultar as emendas ao Capítulo II-2 da SOLAS, adotadas pelo Comitê de Segurança Marítima através da Resolução MSC.[. . .(82)].

60. Consultar os Padrões de desempenho para os sistemas e serviços para continuar em condições de operar para voltar ao porto com segurança e para uma evacuação e um abandono feitos de maneira ordenada (MSC/Circ. . .)

61. Consultar as seguintes publicações da IEC 529, de 1976:

- motores elétricos, circuitos e componentes de controle associados; protegidos para o padrão IPX 7;
- indicadores de posição das portas e componentes de controle associados; protegidos para o padrão IPX 8; e
- sinais de aviso de movimentação da porta; protegidos para o padrão IPX 6.

Poderá haver outros dispositivos para a vedação dos componentes elétricos, desde que a Administração esteja convencida de que seja obtida uma proteção equivalente. A pressão de água IPX 8 deverá se basear na pressão que pode ocorrer no local do componente durante um alagamento por um período de 36 horas.

62. Consultar as Observações para orientação sobre a integridade dos limites do alagamento acima do convés das anteparas de navios de passageiros para o emprego correto das Regras II-1/8 e 20, parágrafo 1 da SOLAS 1974, como emendada (MSC/Circ.541, como possa vir a ser emendada).

63. Consultar as Recomendações sobre resistência e segurança de dispositivos de travamento de portas no casco em navios ro-ro de passageiros, adotadas pela Organização através da Resolução A.793(19).

64. Consultar as Diretrizes para planos de controle de avarias (MSC/Circ.919).

65. Consultar as diretrizes a serem elaboradas pela Organização.

66. Consultar as diretrizes a serem elaboradas pela Organização.

67. Consultar as Diretrizes sobre projeto e arranjos alternativos para os Capítulos II-1 e III da SOLAS (MSC/Circ.1212).

68. Consultar as Exigências funcionais e padrões de desempenho para a avaliação dos sistemas de orientação para evacuação (MSC/Circ. 1167) e as Diretrizes provisórias para teste, aprovação e manutenção de sistemas de orientação para evacuação utilizados como uma alternativa para sistemas de iluminação localizados a baixa altura (MSC/Circ. 1168).

69. Consultar os padrões de desempenho para sistemas e serviços para permanecer em condições de operar para uma volta ao porto com segurança e para uma evacuação e um abandono feitos de maneira ordeira (MSC.1/Circ. 1214).

70. Consultar os Padrões de desempenho para os sistemas e serviços necessários para permanecer em condições de operar para voltar com segurança ao porto e para uma evacuação e um abandono feitos de maneira ordeira (MSC.1/Circ. 1214).

71. Consultar as diretrizes a serem elaboradas pela Organização.

72. Consultar as diretrizes a serem elaboradas pela Organização.

73. Consultar as Diretrizes sobre projeto e arranjos alternativos para os Capítulos II-1 e III da SOLAS (MSC/Circ.).

RESOLUÇÃO MSC.227(82)

(adotada em 8 de dezembro de 2006)

ADOÇÃO DE EMENDAS AO PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR, 1974

O COMITÊ DE SEGURANÇA MARÍTIMA,

LEMBRANDO o Artigo 28(b) da Convenção sobre a Organização Marítima Internacional relativo às atribuições do Comitê,

LEMBRANDO AINDA o artigo VIII(b) da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), 1974 (daqui em diante referida como “a Convenção”) e o artigo VI do Protocolo de 1988 relativo à Convenção (daqui em diante referido como “o Protocolo SOLAS de 1988”) relativos ao procedimento para emendar o Protocolo SOLAS de 1988,

TENDO ANALISADO, em sua octogésima segunda sessão, emendas ao Protocolo SOLAS de 1988, propostas e distribuídas de acordo com o Artigo VIII(b)(i) da Convenção e com o artigo VI do Protocolo SOLAS de 1988,

1. ADOTA, de acordo com o Artigo VIII(b)(iv) da Convenção e com o artigo VI do Protocolo SOLAS de 1988, emendas ao Protocolo SOLAS de 1988, cujo texto é apresentado no Anexo da presente resolução;

2. DETERMINA, de acordo com o Artigo VIII(b)(vi)(2)(bb) da Convenção e com o artigo VI do Protocolo SOLAS de 1988, que as mencionadas emendas deverão ser consideradas como tendo sido aceitas em 1º de janeiro de 2008, a menos que, antes daquela data, mais de um terço das Partes do Protocolo SOLAS de 1988, ou Partes cujas frotas mercantes reunidas constituam pelo menos 50% da arqueação bruta da frota mercante mundial, tenham notificado as suas objeções às emendas;

3. CONVIDA as Partes envolvidas a observarem que, de acordo com o Artigo VIII(b)(vii)(2) da Convenção e com o artigo VI do Protocolo SOLAS de 1988, as emendas apresentadas deverão entrar em vigor em 1º de julho de 2008, dependendo da sua aceitação de acordo com o parágrafo 2 acima;

4. SOLICITA ao Secretário-Geral, de acordo com o Artigo VIII(b)(v) da Convenção e com o artigo VI do Protocolo SOLAS de 1988, que transmita a todas as Partes do Protocolo SOLAS de 1988 cópias autenticadas da presente resolução e do texto das emendas contidas no Anexo;

5. SOLICITA AINDA ao Secretário-Geral que transmita cópias desta resolução e do seu Anexo aos Membros da Organização que não sejam Partes do Protocolo SOLAS de 1988.

ANEXO
EMENDAS AO PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA
DA VIDA HUMANA NO MAR, 1974

APÊNDICE
MODIFICAÇÕES E ACRÉSCIMOS AO APÊNDICE DO ANEXO DA CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A
SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR, 1974

Registro de Equipamento para o Certificado de Segurança de Navio de Passageiros (Modelo P)

1. No Registro de Equipamento para o Certificado de Segurança de Navio de Passageiros (Modelo P), na seção 5, é inserido o seguinte novo item 4.2, após o item 4:

“4.2 Sistema de identificação e acompanhamento a longa distância”, e o item 4 (Sistema automático de identificação (AIS)) é renumerado como item 4.1.

Registro de Equipamento para o Certificado de Segurança de Equipamento de Navio de Carga (Modelo E)

2. No Registro de Equipamento para o Certificado de Segurança de Equipamento de Navio de Carga (Modelo E), na seção 3, é inserido o seguinte novo item 4.2, após o item 4:

“4.2. Sistema de identificação e acompanhamento a longa distância”, e o item 4 (Sistema automático de identificação (AIS)) é renumerado como item 4.1.

Registro de Equipamento para o Certificado de Segurança de Navio de Carga (Modelo C)

3. No Registro de Equipamento para o Certificado de Segurança de Navio de Carga (Modelo C), na seção 5, é inserido o seguinte novo item 4.2, após o item 4:

“4.2. Sistema de identificação e acompanhamento a longa distância”, e o item 4 (Sistema automático de identificação (AIS)) é renumerado como item 4.1.