

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 para os quais o contrato de construção for assinado em 1º de julho de 2008 ou depois; ou
- .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
- .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, relativos 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 borrião 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 e 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 sub-item 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 sub-item 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 sub-item 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”.