

- 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 1

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 sacrifício.

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 Organização.**

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.

* 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).

** Consultar as Diretrizes para acesso seguro à proa de navios-tanque, adotadas pelo Comitê de Segurança Marítima através da Resolução MSC.62(67).

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

- 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 Organização.*

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:
 - .1 palhetas utilizadas em compressores de palhetas rotativas e em bombas de vácuo de palhetas rotativas;
 - .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
 - .3 dispositivos maleáveis e flexíveis de isolamento térmico utilizados para temperaturas acima de 1.000°C.

* 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.

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 11-1/12-2, 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 segurança* 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:

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

* Consultar as Recomendações para entrar em compartimentos fechados a bordo de navios, adotadas pela Organização através da Resolução A.864(20).

- .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;
- .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 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;
- .5 instruções relativas à uma orientação sobre segurança quando forem utilizados andaimes para a realização de inspeções detalhadas e de medições de espessura;
- .6 instruções relativas à instalação e à utilização de uma maneira segura de qualquer meio de acesso portátil;
- .7 uma relação de todos os meios de acesso portáteis; e
- .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 construído* 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.

* Consultar a MSC/Circ. 1135 sobre Planos indicando como o navio foi construído a serem mantidos a bordo do navio e em terra.

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 1/6.**

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 antepara estanque à água que se prolongue até aquele convés, deverão ser dotados, naquele compartimento, ou naqueles compartimentos, de detectores de nível de água.*

* 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).

** Consultar a MSC/Circ. 1175 sobre Orientação sobre equipamentos de bordo para reboque e atracação.

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

- .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
- .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:

.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.””