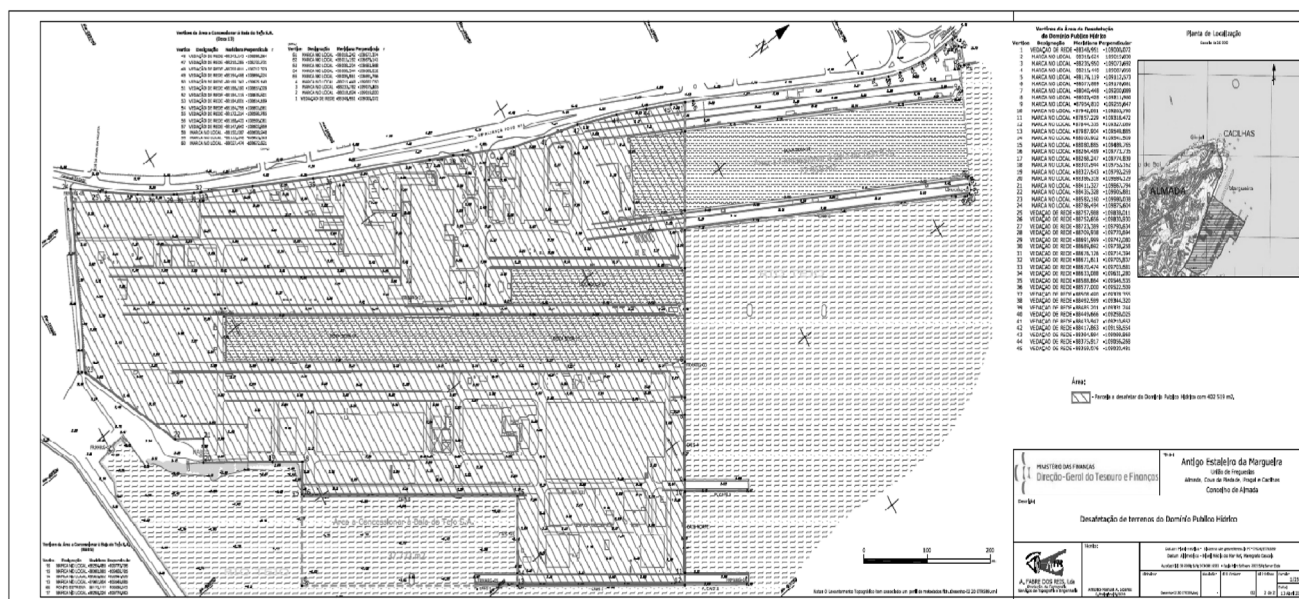


ANEXO

(a que se referem o n.º 1 do artigo 2.º e o n.º 1 do artigo 5.º)

Planta da área a desafetar e das áreas a concessionar



MAR

Decreto-Lei n.º 134/2017

de 19 de outubro

Através do Decreto-Lei n.º 293/2001, de 20 de novembro, transpôs-se para o direito interno a Diretiva n.º 98/18/CE, do Conselho, de 17 de março de 1998, relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros, que estabelece regras comuns de segurança, relacionadas com a construção e com os equipamentos dos navios de passageiros, bem como das embarcações de passageiros de alta velocidade que efetuam viagens domésticas, tendo por fim assegurar um elevado nível de segurança que contribua para o reforço da segurança do transporte marítimo e evite, simultaneamente, distorções de concorrência entre os operadores.

Posteriormente, as alterações à Convenção SOLAS e aos códigos e resoluções internacionais associados determinaram a necessidade de alteração daquela diretiva, concretizada através das Diretivas n.ºs 2002/84/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de novembro de 2002, 2002/25/CE, da Comissão, de 5 de março de 2002, 2003/75/CE, da Comissão, de 29 de julho de 2003, e 2003/24/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de abril de 2003, transpostas para a ordem jurídica nacional através, respetivamente, dos Decretos-Leis n.ºs 51/2005, de 25 de fevereiro, 180/2003, de 14 de agosto, 107/2004, de 8 de maio, e 210/2005, de 6 de dezembro, que alteraram o Decreto-Lei n.º 293/2001, de 20 de novembro.

Considerando o número de alterações a que a Diretiva n.º 98/18/CE, de 17 de março de 1998, foi sujeita e de molde a incorporar as alterações necessárias à sua adaptação ao procedimento de regulamentação com controlo, a Comissão procedeu à reformulação da Diretiva n.º 98/18/CE, através da aprovação da Diretiva n.º 2009/45/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de maio de 2009,

relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros.

A Diretiva n.º 2009/45/CE, de 6 de maio de 2009, revogou a Diretiva n.º 98/18/CE, de 17 de março de 1998, com a redação que lhe foi dada pelas diretivas atrás referidas, não carecendo de ser transposta para a ordem jurídica interna, uma vez que as novas normas introduzidas apenas dizem respeito aos procedimentos de comité.

A Diretiva n.º 2009/45/CE foi entretanto alterada pela Diretiva n.º 2010/36/UE, da Comissão, de 1 de junho de 2010, a qual foi transposta para a ordem jurídica interna pelo Decreto-Lei n.º 93/2012, de 19 de abril, que veio alterar pela quinta vez o Decreto-Lei n.º 293/2001, de 20 de novembro.

A fim de ter em conta as alterações introduzidas à Convenção SOLAS e aos códigos e resoluções internacionais, verificadas desde 1 de junho de 2010, data da última alteração substancial do anexo I da Diretiva n.º 2009/45/CE, de 6 de maio de 2009, foi determinada a necessidade de nova alteração daquela diretiva, concretizada através da Diretiva (UE) n.º 2016/844, da Comissão, de 27 de maio de 2016, que altera a Diretiva n.º 2009/45/CE, de 6 de maio de 2009.

Importa, portanto, transpor para a ordem jurídica interna a Diretiva (UE) n.º 2016/844, da Comissão, de 27 de maio de 2016, relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros, alterando o anexo I ao Decreto-Lei n.º 293/2001, de 20 de novembro, o que se concretiza através do presente decreto-lei.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

O presente decreto-lei transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva (UE) n.º 2016/844, da Comissão, de

27 de maio de 2016, que altera a Diretiva 2009/45/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de maio de 2009, alterada pela Diretiva 2010/36/UE, da Comissão, de 1 de junho de 2010, relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros, procedendo à quinta alteração ao Decreto-Lei n.º 293/2001, de 20 de novembro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 180/2003, de 14 de agosto, 107/2004, de 8 de maio, 51/2005, de 25 de fevereiro, 210/2005, de 6 de dezembro, e 93/2012, de 19 de abril.

Artigo 2.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 293/2001, de 20 de novembro

Os artigos 11.º e 19.º do Decreto-Lei n.º 293/2001, de 20 de novembro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 180/2003, de 14 de agosto, 107/2004, de 8 de maio, 51/2005, de 25 de fevereiro, 210/2005, de 6 de dezembro, e 93/2012, de 19 de abril, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 11.º

[...]

- 1 —
- 2 —
- 3 —
- 4 —
- 5 —
- 6 —
- 7 —
- 8 —
- 9 —
- 10 —
- 11 —
- 12 —

13 — Do valor das taxas cobradas em virtude da aplicação do presente decreto-lei, 10 % reverte para o Fundo Azul, criado pelo Decreto-Lei n.º 16/2016, de 9 de março.

Artigo 19.º

[...]

- 1 —
- 2 —
- 3 —
- 4 —
- 5 —
- 6 —

- a)
- b) 30 % para a entidade instrutora do processo;
- c) 10 % para o Fundo Azul, criado pelo Decreto-Lei n.º 16/2016, de 9 de março.

- 7 —»

Artigo 3.º

Alteração ao anexo I do Decreto-Lei n.º 293/2001, de 20 de novembro

O anexo I do Decreto-Lei n.º 293/2001, de 20 de novembro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 180/2003, de 14 de agosto, 107/2004, de 8 de maio, 51/2005,

de 25 de fevereiro, 210/2005, de 6 de dezembro, e 93/2012, de 19 de abril, é alterado com a redação constante do anexo ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.

Artigo 4.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 10 de agosto de 2017. — *António Luís Santos da Costa* — *Augusto Ernesto Santos Silva* — *Mário José Gomes de Freitas Centeno* — *José Apolinário Nunes Portada*.

Promulgado em 15 de setembro de 2017.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 28 de setembro de 2017.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*.

ANEXO

(a que se refere o artigo 3.º)

«ANEXO I

[...]

CAPÍTULO I

[...]

CAPÍTULO II-1

[...]

PARTE A

[...]

PARTE A-1

[...]

1 — [...]

2 — [...]

3 — [...]

4 — Proteção contra o ruído

Navios das classes B, C e D, construídos a partir de 1 de janeiro de 2018, inclusive.

4.1 — Os navios de arqueação bruta igual ou superior a 1600 devem ser construídos de forma a reduzir o ruído a bordo e a proteger o pessoal do ruído de acordo com o Código da OMI relativo aos níveis de ruído a bordo dos navios, adotado pela Resolução MSC.337 (91) do Comité de Segurança Marítima, conforme alterado pela OMI.

PARTE B

[...]

PARTE B-1

[...]

PARTE B-2

[...]

PARTE C

[...]

1 — [...]

2 — [...]

3 — [...]

4 — [...]

5 — [...]

6 — [...]

6.1 — [...]

6.2 — [...]

6.2.1 — [...]

6.2.2 — Capazes de mover o leme da posição de 35° a um bordo a 35° ao outro bordo com o navio no seu calado máximo em água salgada e a navegar à velocidade máxima de serviço em marcha avante e, nas mesmas condições, da posição de 35° a qualquer dos bordos a 30° ao bordo oposto no máximo de 28 segundos. Quando não for possível demonstrar a conformidade com esta prescrição durante as provas de mar com o navio no seu calado máximo em água salgada e a navegar à velocidade correspondente ao número de rotações contínuas máximas do motor principal e ao passo nominal máximo, pode ser demonstrado que os navios, independentemente da data da sua construção, estão em conformidade com esta prescrição por um dos seguintes métodos:

6.2.2.1 — Durante as provas de mar, o navio encontra-se sem diferença de calado e com o leme totalmente imerso, a navegar em marcha avante à velocidade correspondente ao número máximo de rotações contínuas do motor principal e ao passo nominal máximo; ou

6.2.2.2 — Quando o leme não pode estar totalmente imerso durante as provas de mar, deve ser calculada uma velocidade de marcha avante adequada com base na superfície imersa da porta do leme nas condições de carga correspondentes à prova de mar. A velocidade calculada em marcha avante deve resultar numa força e binário aplicados ao aparelho de governo principal que seja, no mínimo, tão elevada como se estivesse a ser ensaiado com o navio no seu calado máximo em água salgada e a navegar em marcha avante à velocidade correspondente ao número de rotações contínuas máximas do motor principal e ao passo nominal máximo; ou

6.2.2.3 — A força e o binário do leme em condições de carga correspondentes à prova de mar foram preditos e extrapolados com uma fiabilidade suficiente para condições de plena carga. A velocidade do navio deve corresponder ao número de rotações contínuas máximas do motor principal e ao passo nominal máximo da hélice;

6.2.3 — [...]

6.3 — [...]

6.3.1 — [...]

6.3.2 — Capaz de mover o leme da posição de 15° a um bordo a 15° ao outro bordo no máximo de 60 segundos, com o navio no seu calado máximo em água salgada e a navegar a metade da velocidade máxima de serviço em marcha avante ou a 7 nós, conforme o que for maior. Quando não for possível demonstrar a conformidade com esta prescrição durante as provas de mar com o navio no seu calado máximo em água salgada e a navegar a metade da velocidade correspondente ao número de rotações contínuas máximas do motor principal e ao passo nominal máximo ou 7 nós, conforme o que for maior, pode ser demonstrado que os navios, independentemente da data da sua construção, estão conformes com esta prescrição por um dos seguintes métodos:

6.3.2.1 — Durante as provas de mar, o navio encontra-se sem diferença de calado e com o leme totalmente imerso, a navegar em marcha avante a metade da velocidade correspondente ao número de rotações contínuas máximas do motor principal e ao passo nominal máximo ou a 7 nós, conforme o que for maior; ou

6.3.2.2 — Quando o leme não pode estar totalmente imerso durante as provas de mar, deve ser calculada uma velocidade de marcha avante adequada com base na superfície imersa da porta do leme nas condições de carga correspondentes à prova no mar. A velocidade calculada em marcha avante deve resultar numa força e binário aplicados ao aparelho de governo auxiliar que sejam, no mínimo, tão elevados como se estivesse a ser ensaiado com o navio no seu calado máximo em água salgada e a navegar em marcha avante a metade da velocidade correspondente ao número de rotações contínuas máximas do motor principal e ao passo nominal máximo ou a 7 nós, conforme o que for maior; ou

6.3.2.3 — A força e o binário do leme em condições de carga correspondentes à prova de mar foram preditos e extrapolados com uma fiabilidade suficiente para condições de plena carga.

6.3 — Acionado a motor, sempre que tal seja necessário para satisfazer os requisitos do ponto 6.3.2 e em todos os casos em que a madre do leme tenha um diâmetro superior a 230 mm à altura da cana do leme, excluindo o reforço necessário para a navegação em gelo.

6.4 — [...]

6.5 — [...]

6.6 — [...]

6.7 — [...]

6.8 — [...]

6.9 — [...]

6.10 — [...]

6.11 — [...]

6.12 — [...]

7 — [...]

8 — [...]

9 — [...]

10 — [...]

11 — [...]

12 — [...]

13 — [...]

14 — [...]

15 — [...]

Navios novos das classes B, C e D não abrangidos pela regra II-1/A-1/4. — Devem ser adotadas medidas para re-

duzir o ruído das máquinas nos espaços de máquinas a um nível aceitável. Na impossibilidade de o reduzir suficientemente, a fonte de ruído excessivo deve ser convenientemente insonorizada ou isolada, ou deve ser previsto um refúgio insonorizado, se esse espaço tiver de ser assistido. São fornecidos protetores auriculares ao pessoal que tiver de entrar nesses espaços.

16 — [...]

PARTE D

[...]

PARTE E

[...]

CAPÍTULO II-2

[...]

PARTE A

[...]

1 — [...]

2 — [...]

2.1 — [...]

2.1a — [...]

2.2 — [...]

2.2a — [...]

2.3 — [...]

2.4 — [...]

2.5 — [...]

2.6 — [...]

2.7 — [...]

2.8 — [...]

2.8a — [...]

2.9 — [...]

2.10 — [...]

2.11 — [...]

2.12 — [...]

2.13 — [...]

2.14 — [...]

2.15 — [...]

2.16 — [...]

2.17 — [...]

2.18 — [...]

2.19.1 — [...]

2.19.2 — [...]

2.20 — [...]

2.21 — [...]

2.22 — [...]

2.23 — [...]

2.24 — [...]

2.25 — [...]

2.26 — [...]

2.27 — [...]

2.28 — Válvula de borboleta contra incêndios designa, para efeitos de aplicação da regra II-2/B/9a, um dispositivo instalado numa conduta de ventilação que, em condições normais, permanece aberta permitindo a circulação de ar na conduta e que é fechada em caso de incêndio, impedindo a

circulação de ar na conduta a fim de limitar a passagem do fogo. Ao utilizar a definição *supra*, podem ser associados os seguintes termos:

2.28.1 — Válvula de borboleta automática contra incêndios designa uma válvula de borboleta contra incêndios que se fecha automaticamente em caso de exposição a produtos em chamas;

2.28.2 — Válvula de borboleta manual contra incêndios designa uma válvula de borboleta contra incêndios destinada a ser manualmente aberta ou fechada pela tripulação na própria válvula; e

2.28.3 — Válvula de borboleta contra incêndios comandada à distância designa uma válvula de borboleta contra incêndios que é fechada pela tripulação por meio de um comando situado a uma certa distância da válvula controlada.

2.29 — Válvula de borboleta contra fumo designa, para efeitos de aplicação da regra II-2/B/9a, um dispositivo instalado numa conduta de ventilação que, em condições normais, permanece aberta permitindo a circulação de ar na conduta e que é fechada durante um incêndio, impedindo a circulação de ar na conduta a fim de limitar a passagem de fumos e gases quentes. Uma válvula de borboleta contra fumo não é considerada um elemento que contribua para a integridade de uma divisória resistente ao fogo perfurada para dar passagem a uma conduta de ventilação. Ao utilizar a definição *supra*, podem ser associados os seguintes termos:

2.29.1 — Válvula de borboleta automática contra fumo designa uma válvula de borboleta contra fumo que se fecha automaticamente em caso de exposição a fumos ou gases quentes;

2.29.2 — Válvula de borboleta manual contra fumo designa uma válvula de borboleta contra fumo destinada a ser manualmente aberta ou fechada pela tripulação diretamente na válvula; e

2.29.3 — Válvula de borboleta contra fumo comandada à distância designa uma válvula de borboleta contra fumo que é fechada pela tripulação graças a um comando situado a uma certa distância da válvula controlada.

3 — [...]

4 — [...]

5 — [...]

6 — [...]

6.1 — [...]

6.2 — [...]

6.3 — [...]

6.4 — [...]

6.5 — [...]

6.6 — [...]

6.7 — [...]

6.8.1 — [...]

6.8.2 — [...]

6.8.2.1 — Os elementos dos motores de combustão interna utilizados para a propulsão e a produção de eletricidade principais do navio que representem perigo de incêndio e, para navios construídos a partir de 1 de janeiro de 2018, inclusive, os elementos de todos os motores de combustão interna que representem perigo de incêndio;

6.8.2.2 — [...]

6.8.2.3 — [...]

6.8.2.4 — [...]

6.8.3 — [...]

7 — [...]

8 — [...]

9 — [...]

10 — [...]

11 — [...]

[...]

11.1 — Para os navios construídos antes de 1 de julho de 2019, o equipamento de bombeiro compreende:

11.1.1 — Um conjunto de equipamento individual constituído por:

11.1.1.1 — Um fato protetor em material que proteja a pele das radiações térmicas emitidas pelo fogo e das queimaduras e escaldaduras provocadas pelo vapor. A face exterior deve ser impermeável;

11.1.1.2 — Botas e luvas de borracha ou outro material não condutor de eletricidade;

11.1.1.3 — Um capacete rígido que constitua uma proteção eficaz contra impactos;

11.1.1.4 — Uma lanterna elétrica de segurança (portátil) de tipo aprovado, com um período mínimo de funcionamento de três horas;

11.1.1.5 — Um machado de bombeiro.

11.1.2 — [...]

11.1.3 — Os aparelhos de respiração autónomos a ar comprimido dos equipamentos de bombeiros devem, a partir de 1 de julho de 2019, estar em conformidade com o disposto no n.º 2.1.2.2 do capítulo 3 do código dos sistemas de segurança contra incêndios.

11.1a — Nos navios construídos a partir de 1 de janeiro de 2019, inclusive, os equipamentos de bombeiro devem estar em conformidade com o disposto no código dos sistemas de segurança contra incêndios.

11.2 — [...]

11.3 — [...]

11.4 — [...]

11.4a — Equipamentos de comunicação dos bombeiros:

Para os navios que devem ter a bordo pelo menos um equipamento de bombeiro e construídos a partir de 1 de janeiro de 2018, inclusive, deve existir a bordo um mínimo de dois radiotelefonos portáteis de ondas métricas (VHF), para cada grupo de intervenção de combate a incêndios para fins de comunicação. Para navios com combustíveis a GNL ou navios *ro-ro* de passageiros com espaços *ro-ro* fechados ou de categoria especial, os referidos radiotelefonos portáteis de VHF devem ser de um tipo à prova de explosão ou intrinsecamente seguros. Os navios construídos antes de 1 de janeiro de 2018 devem satisfazer as prescrições da presente regra o mais tardar até à data da primeira vistoria posterior a 1 de julho de 2019.

11.5 — [...]

11.6 — [...]

12 — [...]

13 — [...]

14 — [...]

15 — [...]

15.1 — [...]

15.2 — [...]

15.2.1 — [...]

15.2.2 — [...]

15.2.3 — [...]

15.2.4 — [...]

15.2.5 — [...]

15.2.6 — Em navios abrangidos pela regra II-2/A/11, as garrafas dos aparelhos de respiração autónoma utilizados durante os exercícios devem ser recarregados ou substituídos antes da partida.

15.3 — [...]

15.4 — [...]

16 — [...]

PARTE B

[...]

1 — [...]

2 — [...]

3 — [...]

4 — [...]

5 — [...]

[...]

5.1 — Todas as anteparas e pavimentos, além de cumprirem as disposições específicas relativas à resistência ao fogo incluídas noutros pontos da presente parte, devem apresentar a resistência mínima ao fogo indicada nas tabelas 5.1 ou 5.1.a e 5.2 ou 5.2.a, conforme adequado.

Ao aprovar as precauções a tomar a nível da estrutura para assegurar a proteção contra incêndios nos navios novos, deve-se tomar em consideração o risco de transmissão de calor por pontes de calor nos pontos de intersecção e nas extremidades das barreiras térmicas.

5.2 — [...]

5.3 — [...]

5.4 — [...]

TABELA N.º 5.1

[...]

A tabela seguinte é aplicável a todos os navios das classes B, C e D construídos a partir de 1 de janeiro de 2018, inclusive:

TABELA N.º 5.1.a

Resistência ao fogo das anteparas que separam espaços adjacentes

Espaços	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Postos de controlo (1)	A-0 (°)	A-0	A-60	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60	A-60	(°)	A-60
Corredores (2)		C (°)	B-0 (°)	A-0 (°)	B-0 (°)	A-60	A-15	A-60	A-15	(°)	A-30
				B-0 (°)					A-0 (°)		

Espaços	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Espaços de alojamento (3)			C (*)	A-0 (*) B-0 (*)	B-0 (*)	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0 (d)	(*)	A-30 A-0 (d)
Escadas (4)				A-0 (*) B-0 (*)	A-0 (*) B-0 (*)	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0 (d)	(*)	A-30
Espaços de serviço (risco reduzido) (5)					C (*)	A-60 (*)	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0
Espaços de máquinas da categoria A (6)							A-0	A-0	A-60	(*)	A-60
Outros espaços de máquinas (7)							A-0 (b)	A-0	A-0	(*)	A-0
Espaços de carga (8)								(*)	A-0	(*)	A-0
Espaços de serviço (risco elevado) (9)									A-0 (b)	(*)	A-30
Pavimentos descobertos (10)											A-0
Espaços de categoria especial e <i>ro-ro</i> (11)											A-30

TABELA N.º 5.2

[...]

A tabela seguinte é aplicável a todos os navios das classes B, C e D construídos a partir de 1 de janeiro de 2018, inclusive:

TABELA N.º 5.2.a

Resistência ao fogo das anteparas que separam espaços adjacentes

Espaço abaixo ↓/Espaço acima →	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Postos de controlo (1)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-60
Corredores (2)	A-0	(*)	(*)	A-0	(*)	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-30
Espaços de alojamento (3)	A-60	A-0	(*)	A-0	(*)	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-30 A-0 (d)
Escadas (4)	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-30
Espaços de serviço (risco reduzido) (5)	A-15	A-0	A-0	A-0	(*)	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0
Espaços de máquinas da categoria A (6)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-60	(*)	A-60 (f)	A-30	A-60	(*)	A-60
Outros espaços de máquinas (7)	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0	A-0	(*)	A-0
Espaços de carga (8)	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0	(*)	A-0
Espaços de serviço (risco elevado) (9)	A-60	A-30	A-30	A-30	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-30
Pavimentos descobertos (10)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	—	A-0
Espaços de categoria especial e <i>ro-ro</i> (11)	A-60	A-30	A-30 A-0 (d)	A-30	A-0	A-60	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30

Notas aplicáveis às tabelas 5.1, 5.1.a, 5.2 e 5.2.a, conforme adequado

(*) Para determinar qual se aplica em cada caso, ver as regras II-2/B/3 e 8.

(b) Quando os espaços forem da mesma categoria numérica e figurar o índice *b*, só se exigirá uma antepara ou pavimento do tipo indicado nas tabelas quando os espaços adjacentes se destinarem a fins diferentes, por exemplo, na categoria 9. Não é necessário instalar uma antepara entre duas cozinhas contíguas, mas entre uma cozinha e um paiol de tintas exige-se uma antepara da classe 'A-0'.

(c) As anteparas que separam a casa do leme da casa de navegação podem ser da classe 'B-0'.

(d) Ver pontos 5.2.3 e 5.2.4 da presente regra.

(f) Para efeitos de aplicação da regra 2.1.2, 'B-0' e 'C' serão considerados 'A-0' quando figurarem nas tabelas 5.1. e 5.1.a.

(g) Se os espaços de máquinas da categoria 7 apresentarem pouco ou nenhum risco de incêndio, não será necessário dotá-los de isolamento antifogo.

(*) Sempre que nas tabelas figurar um asterisco, a divisória deve ser de aço ou outro material equivalente, mas não necessariamente da classe 'A'. No entanto, nos navios construídos a partir de 1 de janeiro de 2003, inclusive, quando um pavimento, exceto se for um espaço da categoria 10, for perfurado para dar passagem a cabos elétricos, encanamentos e condutas de ventilação, as penetrações devem ser tornadas herméticas, para impedir a passagem de chamas e fumo. As divisórias entre postos de segurança (geradores de emergência) e pavimentos descobertos podem ter aberturas para entrada de ar sem meios de fecho, salvo se existir uma instalação fixa de extinção de incêndios por gás. Para efeitos de aplicação da regra II-2/B/2.1.2, o asterisco será considerado 'A-0' quando figurar nas tabelas 5.2 e 5.2.a, exceto no que se refere às categorias 8 e 10.

6 — [...]

[...]

6.1 — [...]

6.1.1 — [...]

6.1.2 — [...]

6.1.3 — [...]

6.1.4 — [...]

6.1.4.1 — [...]

6.1.4.2 — [...]

6.1.4.3 — [...]

6.1.5 — [...]

6.1.5.1 — [...]

6.1.5.2 — [...]

6.1.5.3 — [...]

6.1.5.4 — [...]

6.1.5.5 — [...]

6.1.5.a — [...]

6.1.6 — [...]

6.1.6.a — [...]

6.1.7 — [...]

6.1.8 — [...]

6.1.9 — [...]

6.1.9.1 — [...]

6.1.9.2 — [...]

6.1.9.2.1 — [...]

6.1.9.2.2 — [...]

6.1.9.2.3 — [...]

6.2.1 — [...]

6.2.2 — [...]

6.2.3 — [...]

6.3.1 — [...]

6.3.1.1 — [...]

6.3.1.1.1 — [...]

6.3.1.1.2 — [...]

6.3.1.2 — [...]

6.3.1.3 — [...]

6.3.1.4 — [...]

6.3.2 — [...]

6.3.3 — [...]

6.3.4 — Nos navios das classes B, C e D, construídos a partir de 1 de janeiro de 2018, inclusive, para cada espaço de máquinas deve haver dois meios de evacuação a partir da oficina principal. Pelo menos uma dessas vias de evacuação deve proporcionar abrigo contínuo contra o fogo até uma posição segura fora do espaço de máquinas.

6.4 — [...]

6.5 — [...]

6.5.1 — [...]

6.5.2 — [...]

6.5.3 — [...]

6.5.4 — [...]

6.5.5 — [...]

6.5.6 — [...]

6.5.7 — [...]

6.1 — [...]

7 — [...]

8 — [...]

9 — Sistemas de ventilação para navios construídos antes de 1 de janeiro de 2018 (R 32)

[...]

9a — Sistemas de ventilação nos navios

Navios das classes B, C e D construídos a partir de 1 de janeiro de 2018, inclusive:

9a.1 — Generalidades

9a.1.1 — As condutas de ventilação, incluindo as condutas de parede simples ou dupla, devem ser de aço ou material equivalente, com exceção de foles flexíveis curtos com um comprimento não superior a 600 mm utilizados para ligar ventiladores às condutas em compartimentos de ar condicionado. Salvo disposição expressa em contrário no ponto 9a.1.6, quaisquer outros materiais utilizados na construção de condutas, incluindo o isolamento, devem ser igualmente incombustíveis. No entanto, as condutas de pequeno comprimento, não excedendo 2 m de comprimento e com secção livre (por secção livre entende-se, mesmo no caso de condutas pré-isoladas, a superfície calculada com base nas dimensões interiores da conduta propriamente dita, sem incluir o isolamento) não superior a 0,02 m², não necessitam de ser de aço ou material equivalente, sob reserva das seguintes condições:

9a.1.1.1 — As condutas devem ser de material incombustível e podem estar revestidas interna e externamente com membranas com características de fraca propagação da chama e, em cada caso, um poder calorífico que não exceda 45 MJ/m² para a espessura utilizada. O poder calorífico deve ser calculado em conformidade com as recomendações publicadas pela Organização Internacional de Normalização, designadamente a norma ISO 1716:2002 — Ensaio de Reação ao Fogo para Produtos de Construção — Determinação do Calor de Combustão.

9a.1.1.2 — As condutas apenas serem utilizadas na parte final do sistema de ventilação; e

9a.1.1.3 — As condutas não estarem localizadas a menos de 600 mm, medidos no sentido do seu comprimento,

de uma abertura feita numa divisória da classe 'A' ou 'B', incluindo forros contínuos da classe 'B'.

9a.1.2 — Os elementos a seguir indicados devem ser ensaiados de acordo com as prescrições do código de procedimentos para as provas de fogo:

9a.1.2.1 — Válvulas de borboleta contra incêndios, incluindo os meios de manobra pertinentes, embora não sejam exigidos ensaios para válvulas localizadas na parte inferior da conduta em condutas de extração dos fogões de cozinha, que devem ser de aço e capazes de evitar a tiragem de ar na conduta; e

9a.1.2.2 — Penetrações de condutas em divisórias da classe 'A', embora não seja exigido o ensaio quando as condutas de ventilação estiverem revestidas com mangas de aço fixadas por soldadura ou por flanges rebitadas ou aparafusadas.

9a.1.3 — As válvulas de borboleta contra incêndios devem ser de acesso fácil. Quando estão instaladas atrás de forros ou revestimentos, estes devem estar equipados com uma escotilha de inspeção, nas quais será afixada uma chapa com o número de identificação da válvula respetiva. Os números de identificação das válvulas devem igualmente estar marcados nos correspondentes comandos à distância.

9a.1.4 — As condutas de ventilação devem ser equipadas com escotilhas devidamente posicionadas para inspeção e limpeza. As escotilhas devem estar localizadas perto das válvulas de borboleta contra incêndios.

9a.1.5 — As entradas e saídas principais dos sistemas de ventilação devem poder ser fechadas do exterior dos espaços ventilados. Os meios de fecho devem ser facilmente acessíveis, bem como estar visível e permanentemente marcados e indicar a posição do posto de comando do dispositivo de fecho.

9a.1.6 — As juntas em materiais combustíveis nas ligações por flanges das condutas de ventilação não são permitidas a menos de 600 mm das aberturas nas divisórias de classe 'A' ou 'B' e nas condutas cuja construção deve ser de classe 'A'.

9a.1.7 — Não deve haver aberturas de ventilação ou condutas de equilíbrio do ar entre dois espaços fechados, com exceção do permitido pela regra II-2/B/7.7.

9a.2 — Disposição das condutas

9a.2.1 — Os sistemas de ventilação dos espaços de máquinas da categoria A, espaços para veículos, espaços *ro-ro*, cozinhas, espaços de categoria especial e espaços de carga devem estar isolados uns dos outros e também dos sistemas de ventilação que servem outros espaços. No entanto, nos navios que não transportem mais de 36 passageiros, não é necessário que os sistemas de ventilação das cozinhas estejam completamente isolados de outros sistemas de ventilação, podendo ser servidos por condutas próprias mas integradas numa unidade de ventilação que sirva outros espaços. Nesse caso, na conduta de ventilação da cozinha deve ser instalada, perto da unidade de ventilação, uma válvula de borboleta automática contra incêndios.

9a.2.2 — As condutas de ventilação dos espaços de máquinas da categoria A, cozinhas, espaços para veículos, espaços *ro-ro* ou espaços de categoria especial não devem passar por espaços de alojamento, espaços de serviço ou postos de controlo, a menos que satisfaçam as disposições do ponto 9a.2.4.

9a.2.3 — As condutas de ventilação dos espaços de alojamento, espaços de serviço ou postos de controlo não

devem atravessar espaços de máquinas de categoria A, cozinhas, espaços para veículos, espaços *ro-ro* ou espaços de categoria especial, a menos que satisfaçam as disposições do ponto 9a.2.4.

9a.2.4 — Conforme permitido nos pontos 9a.2.2 e 9a.2.3, as condutas devem:

9a.2.4.1.1 — Ser de aço com uma espessura de, pelo menos, 3 mm para condutas de secção livre inferior a 0,075 m², de pelo menos 4 mm para as condutas de secção livre entre 0,075 m² e 0,45 m² e de pelo menos 5 mm para as condutas de secção livre superior a 0,45 m²;

9a.2.4.1.2 — Estar convenientemente apoiadas e reforçadas;

9a.2.4.1.3 — Estar equipadas com válvulas de borboleta automáticas contra incêndios localizadas perto das anteparas delimitadoras que atravessam; e

9a.2.4.1.4 — Estar isoladas, de acordo com a norma da classe 'A-60', das anteparas delimitadoras dos espaços que servem até um ponto pelo menos 5 metros para lá de cada válvula de borboleta contra incêndios; ou

9a.2.4.2.1 — Ser de aço em conformidade com os pontos 9a.2.4.1.1 e 9a.2.4.1.2; e

9a.2.4.2.2 — Estar isoladas de acordo com a norma da classe 'A-60' em todos os espaços que atravessam, com exceção das condutas que atravessem espaços das categorias 9 ou 10 conforme definidos na regra II-2/B/4.2.2.

9a.2.5 — Para efeitos dos pontos 9a.2.4.1.4 e 9a.2.4.2.2, as condutas devem estar isoladas em toda a superfície exterior da sua secção. As condutas situadas no exterior, mas adjacentes ao espaço especificado e que partilham uma ou mais superfícies com este, devem ser consideradas como atravessando o espaço especificado e ser isoladas na superfície que partilham com o espaço numa distância de 450 mm para lá da conduta [esboços dessas disposições figuram nas Interpretações Harmonizadas da Convenção SOLAS, capítulo II-2 (MSC.1/Circ.1276)].

9a.2.6 — Quando for necessário que uma conduta de ventilação atravesse uma divisória de uma zona vertical principal, deve ser instalada, adjacente à divisória, uma válvula de borboleta automática contra incêndios. A válvula deve também poder ser fechada manualmente de ambos os lados da divisória. O local do comando deve ser facilmente acessível e estar clara e visivelmente marcado. A conduta entre a divisória e a válvula deve ser de aço em conformidade com as disposições dos pontos 9a.2.4.1.1 e 9a.2.4.1.2 e isolada de forma a ter, pelo menos, a mesma resistência ao fogo que a divisória perfurada. A válvula deve estar instalada num dos lados da divisória, pelo menos, com um indicador visível que mostre o posto de comando da válvula.

9a.3 — Dados relativos às válvulas de borboleta contra incêndios e às penetrações de condutas:

9a.3.1 — As condutas que atravessem divisórias da classe 'A' devem obedecer às seguintes prescrições:

9a.3.1.1 — Quando uma conduta de pouca espessura e de secção livre igual ou inferior a 0,02 m² atravessar uma divisória da classe 'A', a abertura deve ser revestida com uma manga de chapa de aço com uma espessura de, pelo menos, 3 mm e um comprimento de, pelo menos, 200 mm, de preferência 100 mm de cada lado de uma antepara ou, tratando-se de um pavimento, totalmente na parte inferior desse pavimento;

9a.3.1.2 — Quando as condutas de ventilação de secção livre superior a 0,02 m², mas não superior a 0,075 m², atravessam divisórias da classe 'A', as aberturas devem ser revestidas com mangas de chapa de aço. As condutas e as mangas devem ter uma espessura de, pelo menos,

3 mm e um comprimento de, pelo menos, 900 mm. Quando atravessam anteparas, essa extensão deve, de preferência, ser distribuída por ambos os lados da antepara, 450 mm de cada lado. As condutas, ou as mangas que as revestem, devem estar isoladas contra o fogo. O isolamento deve ter, pelo menos, a mesma resistência ao fogo que a divisória atravessada pela conduta; e

9a.3.1.3 — Devem ser instaladas válvulas de borboleta automáticas contra incêndios em todas as condutas de secção livre superior a 0,075 m² que atravessem divisórias da classe 'A'. Cada válvula deve estar instalada próximo da divisória penetrada e a conduta entre a válvula e a divisória penetrada deve ser de aço em conformidade com as disposições dos pontos 9a.2.4.2.1 e 9a.2.4.2.2. A válvula deve funcionar automaticamente e poder também ser fechada manualmente de ambos os lados da divisória. A válvula deve estar equipada com um indicador visível que mostre a posição de funcionamento da válvula. No entanto, não se exigem válvulas de borboleta contra incêndios quando as condutas atravessarem espaços delimitados por divisórias da classe 'A' sem os servir, desde que as condutas ofereçam a mesma resistência ao fogo que as divisórias que atravessam. Uma conduta de secção superior a 0,075 m² não deve ser dividida em condutas mais pequenas no local em que atravessa uma divisória de classe 'A' e em seguida recombinada na conduta original uma vez atravessada a divisória, a fim de evitar ter de instalar a válvula exigida pela presente disposição.

9a.3.2 — As condutas de ventilação de secção livre superior a 0,02 m² que atravessem anteparas da classe 'B' devem ser revestidas com uma manga de chapa de aço com um comprimento de 900 mm, de preferência 450 mm de cada lado da antepara, exceto se a conduta for de aço nessa extensão.

9a.3.3 — Todas as válvulas de borboleta contra incêndios devem poder ser acionadas manualmente. As válvulas devem ter um meio mecânico de acionamento direto ou, em alternativa, ser fechadas por um dispositivo elétrico, hidráulico ou pneumático. Todas as válvulas devem poder ser acionadas manualmente de ambos os lados da divisória. As válvulas de borboleta automáticas contra incêndios, incluindo as que podem ser comandadas à distância, devem dispor de um mecanismo de segurança à prova de avaria que feche a válvula em caso de incêndio, mesmo após a perda de energia elétrica ou de pressão hidráulica ou pneumática. As válvulas de borboleta contra incêndios comandadas à distância devem poder ser reabertas manualmente na própria válvula.

9a.4 — Sistemas de ventilação em navios de passageiros que transportem mais de 36 passageiros:

9a.4.1 — Para além das prescrições previstas nos pontos 9a.1, 9a.2 e 9a.3, o sistema de ventilação de um navio de passageiros que transporte mais de 36 passageiros deve satisfazer igualmente as seguintes prescrições:

9a.4.1.1 — Em geral, os ventiladores devem estar dispostos de modo que as condutas que desembocam nos vários espaços fiquem dentro da mesma zona vertical principal.

9a.4.1.2 — As caixas de escadas devem ser servidas por um sistema independente de ventiladores e condutas (exaustores e ventiladores) que não deve servir quaisquer outros espaços ligados a sistemas de ventilação.

9a.4.1.3 — Uma conduta, independentemente da sua secção, que sirva mais do que um espaço de alojamento entre cobertas, um espaço de serviço ou um posto de controlo deve estar equipada, perto do local de penetração de cada pavimento desses espaços, com um dispositivo automático de borboleta contra fumo que deve poder também

ser fechado manualmente a partir do pavimento protegido que se situa acima da válvula. Caso um ventilador sirva mais do que um espaço entre cobertas através de condutas separadas no interior de uma zona vertical principal, estando cada um deles dedicado a um único espaço entre cobertas, cada conduta deve estar equipada com uma válvula de borboleta contra fumo comandada manualmente perto do ventilador.

9a.4.1.4 — As condutas verticais devem, quando necessário, estar isoladas em conformidade com o disposto nas tabelas 4.1 e 4.2. As condutas devem estar isoladas, conforme exigido para os pavimentos entre o espaço que servem e o espaço considerado, conforme aplicável.

9a.5 — Condutas de extração dos fogões de cozinha

9a.5.1 — Prescrições aplicáveis a navios de passageiros que transportem mais de 36 passageiros

9a.5.1.1 — Para além das prescrições estabelecidas nos pontos 9a.1, 9a.2 e 9a.3, as condutas de extração dos fogões de cozinha devem ser construídas em conformidade com os pontos 9a.2.4.2.1 e 9a.2.4.2.2 e isoladas de acordo com a norma da classe ‘A-60’ no conjunto dos espaços de alojamento, espaços de serviço ou postos de segurança que atravessem. Devem, além disso, estar equipadas com:

9a.5.1.1.1 — Um filtro de gorduras facilmente desmontável para limpeza, a menos que seja instalado um sistema alternativo aprovado de remoção de gorduras;

9a.5.1.1.2 — Uma válvula de borboleta contra incêndios localizada na parte inferior da conduta, na junção entre a conduta e o exaustor do fogão da cozinha, comandada automaticamente e à distância e ainda uma válvula de borboleta contra incêndios comandada à distância na parte superior da conduta perto do orifício de saída da conduta;

9a.5.1.1.3 — Meios fixos de extinção de incêndios no interior da conduta. Os sistemas de extinção de incêndios devem estar em conformidade com as recomendações publicadas pela Organização Internacional de Normalização e, designadamente, com a norma ISO 15371:2009 — Navios e Tecnologia Marinha — Sistemas de Extinção de Incêndios para Proteção de Equipamentos de Cozinha;

9a.5.1.1.4 — Dispositivos de comando à distância, para parar os exaustores e ventiladores, acionar as válvulas de borboleta contra incêndios mencionadas no ponto 9a.5.1.1.2 e acionar o sistema de extinção de incêndios, que deve ser instalado num local fora da cozinha perto da entrada da mesma. Quando estiver instalado um sistema de extração ramificado, deve existir um meio de acionamento à distância no mesmo local dos comandos supramencionados que permita fechar todos os ramos que converjam para a mesma conduta principal antes de o agente extintor ser descarregado no sistema; e

9a.5.1.1.5 — Escotilhas devidamente posicionadas para inspeção e limpeza, incluindo as situadas perto do exaustor e uma instalada no extremo inferior onde a gordura se acumula.

9a.5.1.2 — As condutas de extração dos fogões de cozinha instaladas em pavimentos descobertos devem estar conformes com o ponto 9a.5.1.1, conforme aplicável, quando atravessam espaços de alojamento ou espaços que contenham materiais combustíveis.

9a.5.2 — Prescrições aplicáveis a navios de passageiros que não transportem mais de 36 passageiros.

Quando atravessarem espaços de alojamento ou espaços que contenham materiais combustíveis, as condutas de extração dos fogões de cozinha devem ser construídas de

acordo com o disposto nos pontos 9a.2.4.1.1 e 9a.2.4.1.2. Cada conduta de extração deve estar equipada com:

9a.5.2.1 — Um filtro de gorduras facilmente desmontável para limpeza;

9a.5.2.2 — Uma válvula de borboleta automática contra incêndios comandada à distância, localizada na parte inferior da conduta, na junção entre a conduta e o exaustor do fogão da cozinha e, além disso, uma válvula de borboleta comandada à distância na parte superior da conduta perto do orifício de saída da conduta;

9a.5.2.3 — Dispositivos de paragem dos exaustores e ventiladores acionáveis do interior da cozinha; e

9a.5.2.4 — Meios fixos de extinção de incêndios no interior da conduta.

9a.6 — Compartimentos de ventilação que servem espaços de máquinas da categoria A e que contenham motores de combustão interna.

9a.6.1 — Quando um compartimento de ventilação serve unicamente um espaço de máquinas adjacente e não existe qualquer divisória antifogo entre o compartimento de ventilação e o espaço de máquinas, os meios de fecho da ou das condutas de ventilação que servem o espaço de máquinas devem estar localizados fora do compartimento de ventilação e do espaço de máquinas.

9a.6.2 — Quando um compartimento de ventilação serve um espaço de máquinas bem como outros espaços e está separado do espaço de máquinas por uma divisória de classe ‘A-0’, incluindo penetrações, os meios de fecho da ou das condutas de ventilação do espaço de máquinas podem estar localizados no compartimento de ventilação.

9a.7 — Sistemas de ventilação de lavandarias em navios de passageiros que transportem mais de 36 passageiros.

As condutas de extração das lavandarias e estufas da categoria (13), tal como definido na regra II-2/B/4.2.2 devem estar equipadas com:

9a.7.1 — Filtros facilmente desmontáveis para fins de limpeza;

9a.7.2 — Uma válvula de borboleta localizada na parte inferior da conduta que é automaticamente comandada à distância;

9a.7.3 — Dispositivos de comando à distância para parar os exaustores e ventiladores no interior do compartimento e para acionar as válvulas de borboleta contra incêndios mencionadas no ponto 9a.7.2; e

9a.7.4 — Escotilhas devidamente posicionadas para inspeção e limpeza.

10 — [...]

11 — [...]

12 — [...]

13 — [...]

[...]

13.1 — [...]

13.2 — [...]

13.3 — [...]

Navios das classes B, C e D, construídos a partir de 1 de janeiro de 2018, inclusive.

13.4 — Deve ser instalado um sistema fixo de deteção e alarme de incêndios de tipo aprovado, que satisfaça as disposições pertinentes da regra II-2/A/9, nos espaços de máquinas em que:

13.4.1 — A instalação de dispositivos automáticos e de comando à distância e de equipamentos foi aprovada em lugar de uma presença humana permanente no espaço; e

13.4.2 — As máquinas propulsoras principais e as máquinas associadas, incluindo as fontes de energia elétrica principais, dispuserem de vários níveis de comando automático ou à distância e se encontrem sob supervisão humana constante a partir de uma casa de comando.

13.5 — Deve ser instalado um sistema fixo de deteção e alarme de incêndios de tipo aprovado, que satisfaça as disposições pertinentes da regra II-2/A/9, em espaços fechados que contenham incineradores.

13.6 — No que diz respeito ao sistema fixo de deteção e alarme de incêndios exigido pelas regras II-2/B/13.4 e 13.5, são aplicáveis as seguintes disposições:

- O projeto do sistema de deteção e o posicionamento dos detetores devem possibilitar a rápida deteção de um princípio de incêndio em qualquer parte dos referidos espaços, em todas as condições normais de funcionamento das máquinas e com as variações de ventilação exigidas pela gama possível de temperaturas ambientes. Exceto em espaços de altura restrita e em que a sua utilização seja especialmente adequada, não serão permitidos sistemas de deteção que utilizem unicamente termodetetores. O sistema de deteção deve ativar alarmes sonoros e visuais, distintos, em ambos os aspetos, dos alarmes de qualquer outro sistema não indicador de incêndios, num número de locais suficiente para que tais alarmes sejam ouvidos e vistos na ponte de comando e por um oficial de máquinas responsável.

- Quando a ponte de comando não estiver assistida, o alarme deve soar num local em que se encontre de serviço um membro da tripulação responsável.

- Depois de instalado, o sistema deve ser ensaiado em diferentes condições de funcionamento das máquinas e de ventilação.

14 — [...]

14.1 — [...]

14.1.1 — [...]

14.1.1.1 — [...]

14.1.1.2 — As prescrições das regras II-2/A/12, II-2/B/7, II-2/B/9 e II-2/B/9a para a manutenção da resistência das zonas verticais devem ser aplicadas igualmente a pavimentos e anteparas que separem entre si zonas horizontais e estas do resto do navio.

14.1.2 — [...]

14.1.2.1 — [...]

14.1.2.2 — Nos navios novos construídos antes de 1 de janeiro de 2018 que não transportem mais de 36 passageiros e nos navios existentes da classe B que transportem mais de 36 passageiros, as anteparas delimitadoras de espaços

de categoria especial devem estar isoladas de acordo com o prescrito para os espaços da categoria 11 na tabela 5.1 da regra II-2/B/5 e os pavimentos que constituem delimitações horizontais devem estar isolados de acordo com o prescrito para os espaços da categoria 11 na tabela 5.2 da mesma regra. Nos navios construídos a partir de 1 de janeiro de 2018, inclusive, que não transportem mais de 36 passageiros, as anteparas delimitadoras de espaços de categoria especial devem estar isoladas de acordo com o prescrito para os espaços da categoria 11 na tabela 5.1.a da regra II-2/B/5 e os pavimentos que constituem delimitações horizontais devem estar isolados de acordo com o prescrito para os espaços da categoria 11 na tabela 5.2.a da mesma regra.

14.1.2.3 — [...]

14.1.3 — [...]

14.1.4 — [...]

14.1.5 — [...]

14.1.5a — [...]

14.1.5b — [...]

14.1.6 — [...]

14.2 — [...]

14.3 — [...]

14.4 — [...]

15 — [...]

16 — [...]

17 — [...]

18 — [...]

CAPÍTULO III

[...]

1 — [...]

2 — [...]

[...]

2.1 — [...]

2.2 — [...]

2.3 — [...]

2.4 — [...]

2.5 — [...]

2.6 — [...]

Espaços	Classe do navio					
	B		C		D	
	Número de pessoas (N) — Número de passageiros (P)					
	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250
Capacidade das embarcações de sobrevivência ⁽¹⁾ ⁽²⁾ ⁽³⁾ ⁽⁴⁾ :						
Navios existentes	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N
Navios novos	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N
Embarcações de socorro ⁽⁴⁾ ⁽⁵⁾	1	1	1	1	1	1
Boias de salvação ⁽⁶⁾	8	8	8	4	8	4

Espaços	Classe do navio					
	B		C		D	
	Número de pessoas (N) — Número de passageiros (P)					
	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250
Coletes de salvação ⁽⁸⁾ ⁽⁹⁾ ⁽¹²⁾ ⁽¹³⁾	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N
Coletes de salvação para criança ⁽⁹⁾ ⁽¹³⁾	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P
Coletes de salvação para bebé ⁽¹⁰⁾ ⁽¹³⁾	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P
Fachos de socorro ⁽⁷⁾	12	12	12	12	6	6
Aparelhos lança-cabos ⁽¹⁴⁾	1	1	1	1	—	—
Respondedores de radar	1	1	1	1	1	1
Radiotelefonos portáteis de ondas métricas de (VHF).	3	3	3	3	3	2

(¹) As embarcações de sobrevivência podem ser embarcações salva-vidas ou jangadas salva-vidas, ou uma combinação de ambas, que satisfaçam as prescrições da regra III/2.2. Quando justificado pela natureza das viagens (águas abrigadas) e/ou pelas condições climáticas favoráveis da zona de operação, tendo em conta as recomendações enunciadas na circular MSC/Circ.1046 da OMI, a DGRM pode aceitar, e desde que o Estado-Membro de acolhimento o aceite igualmente:

a) Jangadas pneumáticas abertas reversíveis que não satisfaçam as prescrições da secção 4.2 ou 4.3 do Código LSA, desde que as referidas jangadas satisfaçam inteiramente as prescrições do anexo 10 do Código das Embarcações de Alta Velocidade de 1994 ou, no caso dos navios construídos a partir de 1 de janeiro de 2012, inclusive, o anexo 11 do Código das Embarcações de Alta Velocidade de 2000;

b) Jangadas que não satisfaçam as prescrições dos números 4.2.2.2.1 e 4.2.2.2.2 do Código LSA relativas ao isolamento do piso da jangada contra o frio.

As embarcações de sobrevivência para os navios existentes das classes B, C e D devem satisfazer as regras relevantes da Convenção SOLAS de 1974 aplicáveis aos navios existentes, na versão em vigor em 17 de março de 1998. Os navios *ro-ro* de passageiros devem satisfazer as prescrições aplicáveis da regra III/5.1.

Em substituição das jangadas salva-vidas pode aceitar-se um sistema, ou sistemas, de evacuação para o mar (MES) que satisfaça as prescrições da secção 6.2 do Código LSA, de capacidade equivalente à prescrita na tabela para as jangadas salva-vidas, incluindo os respetivos meios de lançamento se for caso disso.

(²) As embarcações de sobrevivência devem, na medida do possível, estar distribuídas por igual a cada bordo do navio.

(³) A capacidade total das embarcações de sobrevivência, incluindo as jangadas salva-vidas suplementares, deve corresponder ao prescrito na tabela *supra*, i.e. 1,10 N = 110 % e 1,25 N = 125 % do número total de pessoas (N) que o navio está certificado para transportar. Deve ser transportado um número suficiente de embarcações de sobrevivência para que, caso uma se perca ou fique inutilizada, as restantes embarcações de sobrevivência possam acomodar o número total de pessoas que o navio está certificado para transportar. Se não forem cumpridas as prescrições da regra III/7.5 relativas à colocação a bordo das jangadas salva-vidas, podem ser prescritas jangadas suplementares.

(⁴) O número de embarcações salva-vidas e/ou embarcações de socorro deve ser suficiente para assegurar que, em caso de abandono do navio pelo número total de pessoas que o mesmo está certificado para transportar, não seja necessário que cada embarcação salva-vidas ou embarcação de socorro congregue mais de nove jangadas.

(⁵) Os meios de colocação na água das embarcações de socorro devem satisfazer as prescrições da regra III/10.

As embarcações de socorro que satisfaçam as prescrições da secção 4.5 ou 4.6 do Código LSA, podem ser incluídas na capacidade das embarcações de sobrevivência especificada na tabela *supra*.

Pode aceitar-se uma embarcação salva-vidas em substituição de uma embarcação de socorro desde que tanto a embarcação salva-vidas como os seus meios de colocação e recuperação, satisfaçam também as prescrições aplicáveis às embarcações de socorro.

Nos navios *ro-ro* de passageiros, pelo menos uma das embarcações de socorro, se prescrita, deve ser uma embarcação de socorro rápida que satisfaça as prescrições da regra III/5-1.3. Se a DGRM considerar que a instalação de uma embarcação de socorro, ou de uma embarcação de socorro rápida, a bordo de um determinado navio é fisicamente impossível, o navio pode ser dispensado de a transportar, desde que sejam satisfeitas todas as seguintes condições:

a) O navio esteja equipado de modo a possibilitar o resgate de qualquer pessoa que tenha caído à água;

b) A operação de resgate deve poder ser observada da ponte de comando; e

c) O navio deve ter manobrabilidade suficiente para se poder aproximar da pessoa e a resgatar nas piores condições previsíveis.

(⁶) Em cada bordo do navio deve existir, pelo menos, uma boia de salvação munida de uma retenida flutuante de comprimento não inferior ao dobro da altura a que a boia esteja estivada acima da linha de flutuação correspondente ao calado mínimo em água salgada ou a 30 metros, consoante o que for maior.

Duas boias de salvação devem estar munidas de sinais fumígenos de autoatuação e de sinais luminosos de autoignição. Estas boias devem poder ser lançadas rapidamente da ponte de comando. As restantes boias devem estar munidas de sinais luminosos de autoignição em conformidade com as disposições do n.º 2.1.2 do Código LSA.

(⁷) Os sinais visuais de socorro, que devem satisfazer as prescrições da secção 3.1 do Código LSA, e serem guardados na ponte de comando ou no posto de governo.

(⁸) Para cada pessoa a bordo que tenha de trabalhar em zonas expostas deve existir um colete de salvação insuflável. Estes coletes podem ser incluídos no número total de coletes de salvação prescritos no presente decreto-lei.

(⁹) Deve haver a bordo um número de coletes de salvação para criança igual a pelo menos 10 % do número de passageiros ou suficiente para disponibilizar um colete a cada criança.

(¹⁰) Deve haver a bordo um número de coletes de salvação para bebé igual a pelo menos 2,5 % do número de passageiros ou suficiente para disponibilizar um colete a cada bebé.

(¹¹) Todos os navios devem ter a bordo um número suficiente de coletes de salvação para o pessoal de quarto e para utilização em postos de embarcações de sobrevivência isolados. Os coletes destinados ao pessoal de quarto devem ser colocados na ponte de comando, na casa de comando das máquinas e nos outros postos com serviço de quartos. Todos os navios de passageiros devem satisfazer o prescrito nas notas (¹²) e (¹³), o mais tardar até à primeira vistoria periódica efetuada após 1 de janeiro de 2012.

(¹²) Se os coletes de salvação para adulto disponíveis não se adaptarem a pessoas com peso até 140 kg e perímetro torácico até 1750 mm, deve haver um número suficiente de acessórios que permitam que as pessoas a quem os coletes não servem os possam envergar.

(¹³) Em todos os navios de passageiros, os coletes de salvação devem estar equipados com um dispositivo luminoso que satisfaça as prescrições do n.º 2.2.3 do Código LSA. Os navios *ro-ro* de passageiros devem satisfazer as prescrições da regra III/5.5.2.

(¹⁴) Nos navios com menos de 24 m de comprimento não é obrigatório ter a bordo aparelhos lança-cabos.

3 — [...]

4 — [...]

5 — [...]

6 — [...]

7 — [...]

8 — [...]

8a — [...]

9 — [...]

[...]

9.1 — [...]

9.1.1 — [...]

a) [...]

b) Para as embarcações de sobrevivência excedentárias em relação às de capacidade correspondente a 110 % do número total de pessoas a bordo do navio; ou as embarcações de sobrevivência que se destinem a ser utilizadas em conjunção com um MES em conformidade com as prescrições da secção 6.2 do Código LSA e que estejam estivadas para serem colocadas na água diretamente da posição de estiva em todas as condições desfavoráveis de caimento até 10° e de adorno até 20°, em qualquer sentido.

9.1.2 — [...]

9.2 — [...]

9.2a — O mais tardar na primeira entrada programada em doca seca posterior a 1 de janeiro de 2018, mas em data não posterior a 1 de julho de 2019, os mecanismos de libertação de embarcações salva-vidas em carga não conformes com os números 4.4.7.6.4 a 4.4.7.6.6 do Código LSA devem ser substituídos por equipamentos conformes com o Código (*).

- 9.3 — [...]
- 9.4 — [...]
- 9.5 — [...]
- 9.6 — [...]
- 9.7 — [...]
- 9.8 — [...]

(*) Ver as ‘Diretrizes de avaliação e de substituição dos sistemas de libertação e recuperação das embarcações salva-vidas (MSC.1/Circ.1392).’

10 — [...]

[...]

10a — Resgate de pessoas caídas à água

Navios das classes B, C e D construídos a partir de 1 de janeiro de 2018, inclusive

10a.1 — Todos os navios devem dispor de planos e procedimentos específicos do navio para as operações de resgate de pessoas caídas à água, tendo em conta as diretrizes elaboradas pela OMI (**). Os planos e procedimentos devem identificar os equipamentos destinados a ser utilizados para fins de operações de resgate e as medidas a tomar a fim de minimizar o risco para o pessoal de bordo envolvido em operações de resgate. Os navios construídos antes de 1 de janeiro de 2018 devem estar em conformidade com esta prescrição na data da primeira inspeção periódica ou de renovação dos equipamentos de segurança.

10a.2 — Os navios *ro-ro* de passageiros que satisfazem o disposto na regra III/5-1.4 devem ser considerados conformes ao presente regulamento.

(**) ‘Diretrizes para o desenvolvimento de planos e procedimentos para as operações de resgate de pessoas na água (MSC.1/Circ.1447).’

11 — [...]

12 — [...]

13 — [...]

- [...]
- 13.1 — [...]
- 13.2 — [...]
- 13.3 — [...]
- 13.4 — [...]
- 13.5 — [...]
- 13.6 — [...]
- 13.7 — [...]

13.8 — [...]

13.9 — Os membros da tripulação com responsabilidades pela entrada num espaço fechado ou por operações de salvamento devem participar, pelo menos, num exercício anual de entrada num espaço fechado e num de salvamento, a realizar a bordo do navio com uma frequência a estabelecer pela DGRM:

13.9.1 — Exercícios de entrada num espaço fechado e de salvamento.

13.9.1.1 — Os exercícios de entrada num espaço fechado e de salvamento devem ser planeados e realizados de forma segura, tendo em conta, conforme adequado, as diretrizes constantes das recomendações elaboradas pela OMI (***).

13.9.1.2 — Cada exercício de entrada num espaço fechado e de salvamento deve incluir:

13.9.1.2.1 — Verificação e utilização do equipamento de proteção individual necessário para a entrada;

13.9.1.2.2 — Verificação e utilização de equipamentos e procedimentos de comunicação;

13.9.1.2.3 — Verificação e utilização de instrumentos de medição da qualidade do ar em espaços fechados;

13.9.1.2.4 — Verificação e utilização de equipamentos e procedimentos de salvamento; e

13.9.1.2.5 — Instruções de primeiros socorros e técnicas de reanimação.

(***) Ver as Recomendações Revistas para a entrada em espaços fechados a bordo de navios, adotadas pela OMI através da Resolução A.1050(27).

14 — Registos (R 19.5)

Navios novos e existentes das classes B, C e D:

14.1 — Deve ser registada, num diário de bordo eventualmente previsto pela DGRM, a data em que são organizadas as chamadas, informações pormenorizadas sobre exercícios de abandono e de incêndio do navio, de entrada em espaços fechados e de salvamento, bem como exercícios de outros meios de salvação e formação a bordo. Caso uma chamada, exercício ou sessão de formação não seja realizada na data prevista, o facto deve ser registado no diário de bordo indicando as circunstâncias e o âmbito da chamada, exercício ou sessão de formação.

CAPÍTULO IV

[...]»