

peças colectivas, ao estabelecer como interlocutor único dos cidadãos a conservatória do registo comercial competente. Em consequência, a inscrição no Registo Nacional de Pessoas Colectivas (RNPC) dos actos de registo comercial a ele sujeitos passou a ser feita officiosamente, mediante comunicação da conservatória do registo comercial.

Não obstante, entende-se que é possível ir ainda mais além, no sentido de desburocratizar não só as comunicações entre os serviços envolvidos, mas principalmente as relações entre os utentes e as conservatórias do registo comercial. Assim, elimina-se a obrigação de os interessados preencherem o modelo n.º 11 RNPC do Registo Nacional de Pessoas Colectivas, que constitui o documento base da comunicação ao RNPC, por parte da conservatória do registo comercial, dos actos de inscrição obrigatória naquele ficheiro central, passando a comunicação destes registos a ser feita mediante a remessa de fotocópias autenticadas das fichas respeitantes aos actos efectuados no mês anterior.

Com a adopção destas medidas obtém-se uma notável diminuição das formalidades a satisfazer pelo público na constituição, modificação e extinção das sociedades. Mantém-se, apesar disso, todas as garantias de segurança previstas no Código das Sociedades Comerciais, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 262/86, de 2 de Setembro, e em harmonia com as directivas comunitárias relativas à constituição de sociedades.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 201.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo único. O artigo 46.º do Decreto-Lei n.º 42/89, de 3 de Fevereiro, passa a ter a seguinte redacção:

Art. 46.º — 1 —

2 — As comunicações referidas no número anterior são efectuadas mediante o envio de fotocópias autenticadas das fichas de registo, quanto às pessoas colectivas abrangidas pelo registo comercial, e pela remessa de fotocópias dos títulos de constituição, modificação ou extinção, quanto às restantes.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 13 de Agosto de 1992. — *Aníbal António Cavaco Silva* — *Jorge Braga de Macedo*.

Promulgado em 16 de Setembro de 1992.

Publique-se.

O Presidente da República, MÁRIO SOARES.

Referendado em 20 de Setembro de 1992.

O Primeiro-Ministro, *Aníbal António Cavaco Silva*.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Decreto n.º 40/92

de 2 de Outubro

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

Artigo único. São aprovadas, para adesão, as emendas à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974, sobre o Sistema Mundial de Socorro e Segurança Marítima, aprovadas em

9 de Novembro de 1988, cuja versão autêntica em língua inglesa e a respectiva tradução para língua portuguesa seguem em anexo ao presente decreto.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 2 de Julho de 1992. — *Aníbal António Cavaco Silva* — *Joaquim Fernando Nogueira* — *Duarte Ivo Cruz* — *Eduardo Eugénio Castro de Azevedo Soares*.

Ratificado em 21 de Julho de 1992.

Publique-se.

O Presidente da República, MÁRIO SOARES.

Referendado em 25 de Julho de 1992.

O Primeiro-Ministro, *Aníbal António Cavaco Silva*.

RESOLUTION 1 OF THE CONFERENCE OF CONTRACTING GOVERNMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, ON THE GLOBAL MARITIME DISTRESS AND SAFETY SYSTEM, ADOPTED ON 9 NOVEMBER 1988.

Adoption of amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, concerning Radiocommunications for the Global Maritime Distress and Safety System.

The conference:

Noting article VIII, c), of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (hereinafter referred to as «the Convention»), concerning the procedure for amending the Convention by a Conference of Contracting Governments;

Having considered amendments to the Convention concerning radiocommunications proposed and circulated to the members of the Organization and all Contracting Governments to the Convention:

1 — Adopts, in accordance with article VIII, c), ii), of the Convention, amendments to chapters I, II-1, III, IV, V of, and the appendix to the Convention, the texts of which are given in the annex to the present resolution.

2 — Decides, in accordance with article VIII, c), iii), that the amendments shall be deemed to have been accepted and shall enter into force in accordance with the following procedures:

- a) The amendments shall be deemed to have been accepted on 1 February 1990, unless by that date one third of the Contracting Governments, or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, notify the Secretary-General of the Organization that they object to the amendments;
- b) The amendments which are deemed to have been accepted in accordance with paragraph a) shall enter into force with respect to all Contracting Governments except those which have objected to the amendments under paragraph a) and which have not withdrawn such objections, on 1 February 1992.

Annex to Resolution 1

Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, concerning Radiocommunications for the Global Maritime Distress and Safety System.

CHAPTER 1**General provisions****PART B****Surveys and certificates****Regulation 7****Surveys of passenger ships**

In the second sentence of paragraphs *b*), *i*), and *b*), *ii*), the words «radio installation, radiotelegraph installations in motor lifeboats, portable radio apparatus for survival craft, life-saving appliances, fire protection, fire detecting and extinguishing appliances, radar, echo-sounding device, gyro-compass, pilot ladders, mechanical pilot hoists and other equipment» are replaced by the words «radio installations including those used in life-saving appliances, fire protection, fire safety systems and appliances, life-saving appliances and arrangements, shipborne navigational equipment, nautical publications, means of embarkation for pilots and other equipment».

Regulation 8**Surveys of life-saving appliances and other equipment of cargo ships**

In the first sentence the words «The life-saving appliances, except a radiotelegraph installation in a motor lifeboat or a portable apparatus for survival craft, the echo-sounding device, the gyro-compass and the fire-extinguishing appliances of cargo ships» are replaced by «The life-saving appliances and arrangements (except radio installations), the shipborne navigational equipment and the fire safety systems and appliances of cargo ships of 500 tons gross tonnage and upwards».

In the second sentence the words «the pilot ladders, mechanical pilot hoists,» are replaced by the words «means of embarkation of pilots, nautical publications,».

Regulation 9

The existing title of the regulation is replaced by: «Surveys of radio installations of cargo ships».

The existing text is replaced by:

The radio installations of cargo ships, including those used in life-saving appliances, to which chapters III and IV apply, shall be subject to initial and subsequent surveys as provided for passenger ships in regulation 7 of this chapter.

Regulation 10**Surveys of hull, machinery and equipment of cargo ships**

The existing words «Cargo Ship Safety Radiotelegraphy Certificates or Cargo Ship Safety Radiotelephony Certificates» are replaced by «or Cargo Ship Safety Radio Certificates».

Regulation 12**Issue of certificates**

In paragraph *a*) the existing text of subparagraphs *iv*) and *v*) is replaced by:

iv) A certificate called a Cargo Ship Safety Radio Certificate shall be issued to a cargo ship which complies with the requirements of chapter IV and any other relevant requirements of the present regulations.

v) The Passenger Ship Safety Certificate, the Cargo Ship Safety Equipment Certificate and the Cargo Ship Safety Radio Certificate, referred to in subparagraphs *i*), *iii*) and *iv*), shall be supplemented by a Record of Equipment adopted by the Conference of Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, on the Global Maritime Distress and Safety System, 1988, by Resolution 2 as it may be amended.

In paragraph *a*), *vii*), the existing words «Cargo Ship Safety Radiotelegraphy Certificates, Cargo Ship Safety Radiotelephony Certificates» are replaced by «Cargo Ship Safety Radio Certificates».

Existing paragraph *b*) is replaced by:

b) Notwithstanding any other provisions of the present Convention, any certificate which is issued under, and in accordance with, the provisions of the Convention and which is current on 1 February 1992 shall remain valid until it expires.

Regulation 14**Duration of certificates**

In paragraph *b*) the existing words «Cargo Ship Safety Radiotelegraphy Certificate or a Cargo Ship Safety Radiotelephony Certificate» are replaced by «Cargo Ship Safety Radio Certificate».

CHAPTER II-1**Construction-subdivision and stability, machinery and electrical installations****PART D****Electrical installations****Regulation II-1/42****Emergency source of electrical power in passenger ships**

The existing text of subparagraph 2.2 is replaced by the following:

2.2 — For a period of 36 hours:

.1 — The navigation lights and other lights required by the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force; and

.2 — On ships constructed on or after 1 February 1995, the VHF radio installation required by regulations IV/7.1.1 and IV/7.1.2; and, if applicable:

.2.1 — The MF radio installation required by regulations IV/9.1.1, IV/9.1.2, IV/10.1.2 and IV/10.1.3;

.2.2 — The ship earth station required by regulation IV/10.1.1; and

.2.3 — The MF/HF radio installation required by regulations IV/10.2.1, IV/10.2.2 and IV/11.1.

In paragraph 2.3.2 the existing words «the navigational aids» are replaced by «the shipborne navigational equipment».

The existing text of paragraph 4.1.1 is replaced by the following:

.1 — The lighting required by paragraphs 2.1 and 2.2.1.

Regulation 43

Emergency source of electrical power in cargo ships

The existing text of subparagraph 2.3 is replaced by the following:

2.3 — For a period of 18 hours:

.1 — The navigation lights and other lights required by the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force;

.2 — On ships constructed on or after 1 February 1995 the VHF radio installation required by regulations IV/7.1.1 and IV/7.1.2; and, if applicable:

.2.1 — The MF radio installation required by regulations IV/9.1.1, IV/9.1.2, IV/10.1.2 and IV/10.1.3;

.2.2 — The ship earth station required by regulation IV/10.1.1; and

.2.3 — The MF/HF radio installation required by regulations IV/10.2.1, IV/10.2.2, and IV/11.1.

In paragraph 2.4.2 the existing words «the navigational aids» are replaced by «the shipborne navigational equipment».

In paragraph 4.1, the existing words «the lighting required by paragraphs 2.1, 2.2 and 2.3» are replaced by the following: «the lighting required by paragraphs 2.1, 2.2 and 2.3.1».

CHAPTER III

Life-saving appliances and arrangements

Regulation III/1

Application

The existing texts of paragraphs 5 and 6 are replaced by:

5 — With respect to ships constructed before 1 July 1986, the requirements of regulations 8, 9, 10, 18, 21.3, 21.4, 25, 26.3, 27.2, 27.3 and 30.2.7 and, to the extent prescribed therein, regulation 19 shall apply.

6 — With respect to ships constructed before 1 February 1992, regulation 6.2 shall apply not later than 1 February 1995.

Regulation III/6

Communications

The existing text of paragraph 1 is replaced by:

1 — Paragraph 2 applies to all passenger ships and to all cargo ships of 300 tons gross tonnage

and upwards. With respect to ships constructed before 1 February 1992, paragraph 2 shall apply not later than 1 February 1995. However ships other than cargo ships of 300 tons gross tonnage and upwards but less than 500 tons gross tonnage which do not comply with paragraph 2 shall comply with all applicable requirements (*) of chapter III of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, in force prior to 1 February 1992.

The existing text of paragraph 2 replaced by:

2 — Radio life-saving appliances:

2.1 — Two-way VHF radiotelephone apparatus:

2.1.1 — At least three two-way VHF radiotelephone apparatus shall be provided on every passenger ship and on every cargo ship of 500 tons gross tonnage and upwards. At least two two-way VHF radiotelephone apparatus shall be provided on every cargo ship of 300 tons tonnage and upwards but less than 500 tons gross tonnage. Such apparatus shall conform to performance standards not inferior to those adopted by the Organization (**). If a fixed two-way VHF radiotelephone apparatus is fitted in a survival craft it shall conform to performance standards not inferior to those adopted by the Organization (**).

2.1.2 — Two-way VHF radiotelephone apparatus provided on board ships prior to 1 February 1992 and not complying fully with the performance standards adopted by the Organization may be accepted by the Administration until 1 February 1999 provided the Administration is satisfied that they are compatible with approved two-way VHF radiotelephone apparatus.

2.2 — Radar transponders:

At least one radar transponder shall be carried on each side of every passenger ship and of every cargo ship of 500 tons gross tonnage and upwards. At least one radar transponder shall be carried on every cargo ship of 300 tons gross tonnage and upwards but less than 500 tons gross tonnage. Such radar transponders shall conform to performance standards not inferior to those adopted by the Organization (***). The radar transponders (****) shall be stowed in such locations that they can be rapidly placed in any survival craft other than the liferaft or liferafts required by regulation 26.1.4. Alternatively one radar transponder shall be stowed in each survival craft other than those required by regulation 26.1.4.

(*) Regulations III/6.2.3 and 6.2.4 and as applicable III/6.2.1, 6.2.2, 10.6, 38.3.2, 41.7.8 and 42.5 in force prior to 1 February 1992 (1983 SOLAS amendments). See also Resolution 4 of the 1988 GMDSS Conference.

(**) Reference is made to the performance standards for survival craft two-way VHF radiotelephone apparatus, adopted by the Organization by Resolution A.605(15).

(***) Reference is made to the performance standards for survival craft radar transponders for use in search and rescue operations, adopted by the Organization by Resolution A.604(15).

(****) One of these radar transponders may be the radar transponder required by regulation IV/7.1.3.

Regulation III/10**Manning of survival craft and supervision**

The existing paragraph 6 is revoked.

The existing paragraphs 7 and 8 are renumbered as paragraphs 6 and 7 respectively.

Regulation III/38**General requirements for liferafts**

The existing paragraph 3.2 is revoked.

The existing paragraph 3.3 is renumbered as paragraph 3.2.

The existing text of paragraph 5.1.14 is replaced by:

.14 — An efficient radar reflector, unless a survival craft radar transponder is stowed in the liferaft.

Regulation III/41**General requirements for lifeboats**

The existing text of paragraph 7.8 is replaced by:

7.8 — Every lifeboat which is fitted with a fixed two-way VHF radiotelephone apparatus with an antenna which is separately mounted shall be provided with arrangements for siting and securing the antenna effectively in its operating position.

The existing text of paragraph 8.30 is replaced by:

.30 — An efficient radar reflector, unless a survival craft radar transponder is stowed in the lifeboat.

Regulation III/42**Partially enclosed lifeboats**

The existing text of paragraph 5 is replaced by:

5 — If a fixed two-way VHF radiotelephone apparatus is fitted in the lifeboat, it shall be installed in a cabin large enough to accommodate both the equipment and the person using it. No separate cabin is required if the construction of the lifeboat provides a sheltered space to the satisfaction of the Administration.

CHAPTER IV

The existing text of chapter IV is replaced by the following:

Radiocommunications**PART A****General****Regulation 1****Application**

1 — This chapter applies to all ships to which the present regulations apply and to cargo ships of 300 tons gross tonnage and upwards.

2 — This chapter does not apply to ships to which the present regulations would otherwise apply while such ships are being navigated within the Great Lakes of North America and their connecting and tributary waters as far east as the lower exit of the St. Lambert Lock at Montreal in the Province of Quebec, Canada (*).

3 — For the purpose of this chapter:

.1 — The expression «ships constructed» means «ships the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction»;

.2 — The expression «a similar stage of construction» means the stage at which:

.2.1 — Construction identifiable with a specific ship begins; and

.2.2 — Assembly of that ship has commenced comprising at least 50 tonnes or 1% of the estimated mass of all structural material, whichever is less.

4 — Every ship shall comply regulations 7.1.4 (NAVTEX) and 7.1.6 (satellite EPIRB) not later than 1 August 1993.

5 — Subject to the provisions of paragraph 4, the Administration shall ensure that every ship constructed before 1 February 1995:

.1 — During the period between 1 February 1992 and 1 February 1999:

.1.1 — Either complies with all applicable requirements of this chapter; or

.1.2 — Complies with all applicable requirements of chapter IV of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, in force prior to 1 February 1992; and

.2 — After 1 February 1999, complies with all the applicable requirements of this chapter.

6 — Every ship constructed on or after 1 February 1995 shall comply with all the applicable requirements of this chapter.

7 — No provision in this chapter shall prevent the use by any ship, survival craft or person in distress, of any means at their disposal to attract attention, make known their position and obtain help.

Regulation 2**Terms and definitions**

1 — For the purpose of this chapter, the following terms shall have the meanings defined below:

.1 — «Bridge-to-bridge communications» means safety communications between ships from the position from which the ships are normally navigated;

.2 — «Continuous watch» means that the radio watch concerned shall not be interrupted other than for brief intervals when the ship's receiving capability is impaired or blocked by its own communications or when the facilities are under periodical maintenance or checks;

.3 — «Digital selective calling (DSC)» means a technique using digital codes which enables a radio station to establish contact with, and transfer information to, another station or group of sta-

(*) Such ships are subject to special requirements relative to radio for safety purposes, as contained in the relevant agreement between Canada and the United States of America.

tions, and complying with the relevant recommendations of the International Radio Consultative Committee (CCIR);

.4 — «Direct-printing telegraphy» means automated telegraphy techniques which comply with the relevant recommendations of the International Radio Consultative Committee (CCIR);

.5 — «General radiocommunications» means operational and public correspondence traffic, other than distress, urgency and safety messages, conducted by radio;

.6 — «INMARSAT» means the Organization established by the Convention on the International Maritime Satellite Organization (INMARSAT) adopted on 3 September 1976;

.7 — «International NAVTEX Service» means the co-ordinated broadcast and automatic reception on 518 kHz of maritime safety information by means of narrow-band direct-printing telegraphy using the English language (*);

.8 — «Locating» means the finding of ships, aircraft, units or persons in distress;

.9 — «Maritime safety information» means navigational and meteorological warnings, meteorological forecasts and other urgent safety related messages broadcast to ships;

.10 — «Polar orbiting satellite service» means a service which is based on polar orbiting satellites which receive and relay distress alerts from satellite EPIRBs and which provides their position;

.11 — «Radio Regulations» means the Radio Regulations annexed to, or regarded as being annexed to the most recent International Telecommunication Convention which is in force at any time;

.12 — «Sea area A1» means an area within the radiotelephone coverage of at least one VHF coast station in which continuous DSC alerting is available, as may be defined by a Contracting Government (**);

.13 — «Sea area A2» means an area, excluding sea area A1, within the radiotelephone coverage of at least one MF coast station in which continuous DSC alerting is available, as may be defined by a Contracting Government (**);

.14 — «Sea area A3» means an area, excluding sea areas A1 and A2, within the coverage of an INMARSAT geostationary satellite in which continuous alerting is available;

.15 — «Sea area A4» means an area outside sea areas A1, A2 and A3.

2 — All other terms and abbreviations which are used in this chapter and which are defined in the Radio Regulations shall have the meanings as defined in those Regulations.

Regulation 3

Exemptions

1 — The Contracting Governments consider it highly desirable not to deviate from the requirements of this chapter; nevertheless the Administration may grant partial or conditional exemptions to individual ships from the requirements of regulations 7 to 11 provided:

.1 — Such ships comply with the functional requirements of regulation 4; and

.2 — The Administration has taken into account the effect such exemptions may have upon the general efficiency of the service for the safety of all ships.

2 — An exemption may be granted under paragraph 1 only:

.1 — If the conditions affecting safety are such as to render the full application of regulations 7 to 11 unreasonable or unnecessary;

.2 — In exceptional circumstances, for a single voyage outside the sea area or sea areas for which the ship is equipped; or

.3 — Prior to 1 February 1999, when the ship will be taken permanently out of service within two years of a date prescribed by regulation for the application of a requirement of this chapter.

3 — Each Administration shall submit to the Organization, as soon as possible after the first of January in each year, a report showing all exemptions granted under paragraphs 1 and 2 during the previous calendar year and giving the reasons for granting such exemptions.

Regulation 4

Functional requirements

1 — Every ship, while at sea, shall be capable:

.1 — Except as provided in regulations 8.1.1 and 10.1.4.3, of transmitting ship-to-shore distress alerts by at least two separate and independent means, each using a different radiocommunication service;

.2 — Of receiving shore-to-ship distress alerts;

.3 — Of transmitting and receiving ship-to-ship distress alerts;

.4 — Of transmitting and receiving search and rescue co-ordinating communications;

.5 — Of transmitting and receiving on-scene communications;

.6 — Of transmitting and, as required by regulation v/12, g) and h), receiving signals for locating (*);

.7 — Of transmitting and receiving (**) maritime safety information;

.8 — Of transmitting and receiving general radiocommunications to and from shore-based radio systems or networks subject to regulation 15.8; and

.9 — Of transmitting and receiving bridge-to-bridge communications.

(*) Reference is made to the NAVTEX manual approved by the Organization.

(**) Reference is made to the recommendation on the provision of radiocommunication services for the global maritime distress and safety system, to be developed by the Organization (see MSC 55/25, annex 3).

(*) Reference is made to Resolution A.614(15) on carriage of radar operating in the frequency band 9,300-9,500 MHz adopted by the 15th Assembly.

(**) It should be noted that ships may have a need for reception of certain maritime safety information while in port.

PART B

Undertakings by Contracting Governments(*)

Regulation 5

Provision of radiocommunication services

1 — Each Contracting Government undertakes to make available, as it deems practical and necessary either individually or in co-operation with other Contracting Governments, appropriate shore-based facilities for space and terrestrial radiocommunication services having due regard to the recommendations of the Organization (**). These services are:

.1 — A radiocommunication service utilizing geostationary satellites in the Maritime Mobile-Satellite Service;

.2 — A radiocommunication service utilizing polar orbiting satellites in the Mobile-Satellite Service;

.3 — The Maritime Mobile Service in the bands between 156 MHz and 174 MHz;

.4 — The Maritime Mobile Service in the bands between 4,000 kHz and 27,500 kHz; and

.5 — The Maritime Mobile Service in the bands between 415 kHz and 535 kHz and between 1,605 kHz and 4,000 kHz.

2 — Each Contracting Government undertakes to provide the Organization with pertinent information concerning the shore-based facilities in the Maritime Mobile Service, Mobile-Satellite Service and Maritime Mobile-Satellite Service, established for sea areas which it has designated off its coasts.

PART C

Ship requirements

Regulation 6

Radio installations

1 — Every ship shall be provided with radio installations capable of complying with the functional requirements prescribed by regulation 4 throughout its intended voyage and, unless exempted under regulation 3, complying with the requirements of regulation 7 and, as appropriate for the sea area or areas through which it will pass during its intended voyage, the requirements of either regulation 8, 9, 10 or 11.

2 — Every radio installation shall:

.1 — Be so located that no harmful interference of mechanical, electrical or other origin affects its proper use, and so as to ensure electromagnetic compatibility and avoidance of harmful interaction with other equipment and systems;

.2 — Be so located as to ensure the greatest possible degree of safety and operational availability;

.3 — Be protected against harmful effects of water, extremes of temperature and other adverse environmental conditions;

.4 — Be provided with reliable, permanently arranged electrical lighting, independent of the main and emergency sources of electrical power, for the adequate illumination of the radio controls for operating the radio installation; and

.5 — Be clearly marked with the call sign, the ship station identity and other codes as applicable for the use of the radio installation.

3 — Control of the VHF radiotelephone channels, required for navigational safety, shall be immediately available on the navigating bridge convenient to the conning position and, where necessary, facilities should be available to permit radiocommunications from the wings of the navigating bridge. Portable VHF equipment may be used to meet the latter provision.

Regulation 7

Radio equipment — General

1 — Every ship shall be provided with:

.1 — A VHF radio installation capable of transmitting and receiving:

.1.1 — DSC (*) on the frequency 156.525 MHz (channel 70). It shall be possible to initiate the transmission of distress alerts on channel 70 from the position from which the ship is normally navigated (**); and

.1.2 — Radiotelephony on the frequencies 156.300 MHz (channel 6), 156.650 MHz (channel 13) and 156.800 MHz (channel 16);

.2 — A radio installation capable of maintaining a continuous DSC watch on VHF channel 70 which may be separate from, or combined with, that required by subparagraph .1.1 (**);

.3 — A radar transponder capable of operating in the 9 GHz band, which:

.3.1 — Shall be so stowed that it can be easily utilized; and

.3.2 — May be one of those required by regulation III/6.2.2 for a survival craft;

.4 — A receiver capable of receiving International NAVTEX service broadcasts if the ship is engaged on voyages in any area in which an International NAVTEX service is provided;

.5 — A radio facility for reception of maritime safety information by the INMARSAT enhanced group calling system if the ship is engaged on voyages in any area of INMARSAT coverage but in which an International NAVTEX service is not provided. However, ships engaged exclusively on voyages in areas where an HF direct-printing teleg-

(*) 1 — Each Contracting Government is not required to provide all radiocommunication services.

2 — The requirements should be specified for shore-based facilities to cover the various sea areas.

(**) Reference is made to the recommendation on the provision of radiocommunication services for the global maritime distress and safety system, to be developed by the Organization (see MSC 55/25, annex 3).

(*) Digital selective calling (DSC) for all ships and HF direct-printing telegraphy (NBDP) carriage requirements for ships of 300 tons gross tonnage and over but less than 1,600 tons gross tonnage are subject to review in accordance with Resolution A.606(15) — Review and evaluation of the GMDSS. Unless otherwise specified this footnote applies to all DSC and NBDP requirements prescribed in the Convention.

(**) Certain ships may be exempted from this requirement (see regulation 9.4).

raphy (*) maritime safety information service is provided and fitted with equipment capable of receiving such service, may be exempt from this requirement (**);

.6 — Subject to the provisions of regulation 8.3, a satellite emergency position-indicating radio beacon (satellite EPIRB) which shall be:

.6.1 — Capable of transmitting a distress alert either through the polar orbiting satellite serviced operating in the 406 MHz band or, if the ship is engaged only on voyages within INMARSAT coverage, through the INMARSAT geostationary satellite service operating in the 1.6 GHz band (***);

.6.2 — Installed in an easily accessible position;

.6.3 — Ready to be manually released and capable of being carried by one person into a survival craft;

.6.4 — Capable of floating free if the ship sinks and of being automatically activated when afloat; and

.6.5 — Capable of being activated manually.

2 — Until February 1999 or until such other date as may be determined by the Maritime Safety Committee, every ship shall, in addition, be fitted with a radio installation consisting of a radiotelephone distress frequency watch receiver capable of operating on 2,182 kHz.

3 — Until 1 February 1999, every ship shall, unless the ship is engaged on voyages in sea area A1 only, be fitted with a device for generating the radiotelephone alarm signal on the frequency 2,182 kHz.

4 — The Administration may exempt ships constructed on or after 1 February 1997 from the requirements prescribed by paragraphs 2 and 3.

Regulation 8

Radio equipment — Sea area A1

1 — In addition to meeting the requirements of regulation 7, every ship engaged on voyages exclusively in sea area A1 shall be provided with a radio installation capable of initiating the transmission of ship-to-shore distress alerts from the position from which the ship is normally navigated, operating either:

.1 — On VHF using DSC; this requirement may be fulfilled by the EPIRB prescribed by paragraph 3, either by installing the EPIRB close to, or by remote activation from, the position from which the ship is normally navigated; or

.2 — Through the polar orbiting satellite service on 406 MHz; this requirement may be fulfilled

(*) Digital selective calling (DSC) for all ships and HF direct-printing telegraphy (NBDP) carriage requirements for ships of 300 tons gross tonnage and over but less than 1,600 tons gross tonnage are subject to review in accordance with Resolution A.606(15) — Review and evaluation of the GMDSS. Unless otherwise specified this footnote applies to all DSC and NBDP requirements prescribed in the Convention.

(**) Reference is made to the recommendation on promulgation of maritime safety information, to be developed by the Organization (see MSC 55/25, annex 8).

(***) Subject to the availability of appropriate receiving and processing ground facilities for each ocean region covered by INMARSAT satellites.

by the satellite EPIRB, required by regulation 7.1.6, either by installing the satellite EPIRB close to, or by remote activation from, the position from which the ship is normally navigated; or

.3 — If the ship is engaged on voyages within coverage of MF coast stations equipped with DSC, on MF using DSC; or

.4 — On HF using DSC; or

.5 — Through the INMARSAT geostationary satellite service; this requirement may be fulfilled by:

.5.1 — An INMARSAT ship earth station (*); or

.5.2 — The satellite EPIRB, required by regulation 7.1.6, either by installing the satellite EPIRB close to, or by remote activation from, the position from which the ship is normally navigated.

2 — The VHF radio installation, required by regulation 7.1.1, shall also be capable of transmitting and receiving general radiocommunications using radiotelephony.

3 — Ships engaged on voyages exclusively in sea area A1 may carry, in lieu of the satellite EPIRB required by regulation 7.1.6, an EPIRB which shall be:

.1 — Capable of transmitting a distress alert using DSC on VHF channel 70 and providing for locating by means of a radar transponder operating in the 9 GHz band;

.2 — Installed in an easily accessible position;

.3 — Ready to be manually released and capable of being carried by one person into a survival craft;

.4 — Capable of floating free if the ship sinks and being automatically activated when afloat; and

.5 — Capable of being activated manually.

Regulation 9

Radio equipment — Sea areas A1 and A2

1 — In addition to meeting the requirements of regulation 7, every ship engaged on voyages beyond sea area A1, but remaining within sea area A2, shall be provided with:

.1 — An MF radio installation capable of transmitting and receiving, for distress and safety purposes, on the frequencies:

.1.1 — 2,187.5 kHz using DSC; and

.1.2 — 2,182 kHz using radiotelephony;

.2 — A radio installation capable of maintaining a continuous DSC watch on the frequency 2,187.5 kHz which may be separate from, or combined with, that required by subparagraph .1.1; and

.3 — Means of initiating the transmission of ship-to-shore distress alerts by a radio service other than MF operating either:

.3.1 — Through the polar orbiting satellite service on 406 MHz; this requirement may be fulfilled by the satellite EPIRB, required by regula-

(*) This requirement can be met by INMARSAT ship earth stations capable of two-way communications, such as Standard-A or Standard-C ship earth stations. Unless otherwise specified, this footnote applies to all requirements for an INMARSAT ship earth station prescribed by this chapter.

tion 7.1.6, either by installing the satellite EPIRB close to, or by remote activation from, the position from which the ship is normally navigated; or

.3.2 — On HF using DSC; or

.3.3 — Through the INMARSAT geostationary satellite service; this requirement may be fulfilled by:

.3.3.1 — The equipment specified in paragraph 3.2; or

.3.3.2 — The satellite EPIRB, required by regulation 7.1.6, either by installing the satellite EPIRB close to, or by remote activation from, the position from which the ship is normally navigated.

2 — It shall be possible to initiate transmission of distress alerts by the radio installations specified in paragraphs 1.1 and 1.3 from the position from which the ship is normally navigated.

3 — The ship shall, in addition, be capable of transmitting and receiving general radiocommunications using radiotelephony or direct-printing telegraphy by either:

.1 — A radio installation operating on working frequencies in the bands between 1,605 kHz and 4,000 kHz or between 4,000 kHz and 27,500 kHz. This requirement may be fulfilled by the addition of this capability in the equipment required by paragraph 1.1; or

.2 — An INMARSAT ship earth station.

4 — The Administration may exempt ships constructed before 1 February 1997, which are engaged exclusively on voyages within sea area A2, from the requirements of regulations 7.1.1.1 and 7.1.2 provided such ships maintain, when practicable, a continuous listening watch on VHF channel 16. This watch shall be kept at the position from which the ship is normally navigated.

Regulation 10

Radio equipment — Sea areas A1, A2 and A3

1 — In addition to meeting the requirements of regulation 7, every ship engaged on voyages beyond sea areas A1 and A2, but remaining within sea area A3, shall, if it does not comply with the requirements of paragraph 2, be provided with:

.1 — An INMARSAT ship earth station capable of:

.1.1 — Transmitting and receiving distress and safety communications using direct-printing telegraphy;

.1.2 — Initiating and receiving distress priority calls;

.1.3 — Maintaining watch for shore-to-ship distress alerts, including those directed to specifically defined geographical areas;

.1.4 — Transmitting and receiving general radiocommunications, using either radiotelephony or direct-printing telegraphy; and

.2 — An MF radio installation capable of transmitting and receiving, for distress and safety purposes, on the frequencies:

.2.1 — 2,187.5 kHz using DSC; and

.2.2 — 2,182 kHz using radiotelephony; and

.3 — A radio installation capable of maintaining a continuous DSC watch on the frequency

2,187.5 kHz which may be separate from or combined with that required by subparagraph .2.1; and

.4 — Means of initiating the transmission of ship-to-shore distress alerts by a radio service operating either:

.4.1 — Through the polar orbiting satellite service on 406 MHz; this requirement may be fulfilled by the satellite EPIRB, required by regulation 7.1.6, either by installing the satellite EPIRB close to, or by remote activation from, the position from which the ship is normally navigated; or

.4.2 — On HF using DSC; or

.4.3 — Through the INMARSAT geostationary satellite service, by an additional ship earth station or by the satellite EPIRB required by regulation 7.1.6, either by installing the satellite EPIRB close to, or by remote activation from, the position from which the ship is normally navigated.

2 — In addition to meeting the requirements of regulation 7, every ship engaged on voyages beyond sea areas A1 and A2, but remaining within sea area A3, shall, if it does not comply with the requirements of paragraph 1, be provided with:

.1 — An MF/HF radio installation capable of transmitting and receiving, for distress and safety purposes, on all distress and safety frequencies in the bands between 1,605 kHz and 4,000 kHz and between 4,000 kHz and 27,500 kHz:

.1.1 — Using DSC;

.1.2 — Using radiotelephony; and

.1.3 — Using direct-printing telegraphy; and

.2 — Equipment capable of maintaining DSC watch on 2,187.5 kHz, 8,414.5 kHz and at least one of the distress and safety DSC frequencies 4,207.5 kHz, 6312 kHz, 12,577 kHz or 16,804.5 kHz; at any time, it shall be possible to select any of these DSC distress and safety frequencies. This equipment may be separate from, or combined with, the equipment required by subparagraph .1; and

.3 — Means of initiating the transmission of ship-to-shore distress alerts by a radiocommunication service other than HF operating either:

.3.1 — Through the polar orbiting satellite service on 406 MHz; this requirement may be fulfilled by the satellite EPIRB, required by regulation 7.1.6, either by installing the satellite EPIRB close to, or by remote activation from, the position from which the ship is normally navigated; or

.3.2 — Through the INMARSAT geostationary satellite service; this requirement may be fulfilled by:

.3.2.1 — An INMARSAT ship earth station; or

.3.2.2 — The satellite EPIRB, required by regulation 7.1.6, either by installing the satellite EPIRB close to, or by remote activation from, the position from which the ship is normally navigated; and

.4 — In addition, ships shall be capable of transmitting and receiving general radiocommunications using radiotelephony or direct-printing telegraphy by an MF/HF radio installation operating on working frequencies in the bands between 1,605 kHz and 4,000 kHz and between 4,000 kHz and 27,500 kHz. This requirement may be fulfilled by the addition of this capability in the equipment required by subparagraph .1.

3 — It shall be possible to initiate transmission of distress alerts by the radio installations specified in subparagraphs 1.1, 1.2, 1.4, 2.1 and 2.3 from the position from which the ship is normally navigated.

4 — The Administration may exempt ships constructed before 1 February 1997, and engaged exclusively on voyages within sea areas A2 and A3, from the requirements of regulations 7.1.1.1 and 7.1.2 provided such ships maintain, when practicable, a continuous listening watch on VHF channel 16. This watch shall be kept at the position from which the ship is normally navigated.

Regulation 11

Radio equipment — Sea areas A1, A2, A3 and A4

1 — In addition to meeting the requirements of regulation 7, ships engaged on voyages in all sea areas shall be provided with the radio installations and equipment required by regulation 10.2, except that the equipment required by regulation 10.2.3.2 shall not be accepted as an alternative to that required by regulation 10.2.3.1, which shall always be provided. In addition, ships engaged on voyages in all sea areas shall comply with the requirements of regulation 10.3.

2 — The Administration may exempt ships constructed before 1 February 1997, and engaged exclusively on voyages within sea areas A2, A3 and A4, from the requirements of regulations 7.1.1.1 and 7.1.2 provided such ships maintain, when practicable, a continuous listening watch on VHF channel 16. This watch shall be kept at the position from which the ship is normally navigated.

Regulation 12

Watches

1 — Every ship, while at sea, shall maintain a continuous watch:

.1 — On VHF DSC channel 70, if the ship, in accordance with the requirements of regulation 7.1.2, is fitted with a VHF radio installation;

.2 — On the distress and safety DSC frequency 2,187,5 kHz, if the ship, in accordance with the requirements of regulation 9.1.2 or 10.1.3, is fitted with an MF radio installation;

.3 — On the distress and safety DSC frequencies 2,187.5 kHz and 8,414.5 kHz and also on at least one of the distress and safety DSC frequencies 4,207.5 kHz, 6,312 kHz, 12,577 kHz or 16,804.5 kHz, appropriate to the time of day and the geographical position of the ship, if the ship, in accordance with the requirements of regulation 10.2.2 or 11.1, is fitted with an MF/HF radio installation. This watch may be kept by means of a scanning receiver;

.4 — For satellite shore-to-ship distress alerts, if the ship, in accordance with the requirements of regulation 10.1.1, is fitted with an INMARSAT ship earth station.

2 — Every ship, while at sea, shall maintain a radio watch for broadcasts of maritime safety information on the appropriate frequency or fre-

quencies on which such information is broadcast for the area in which the ship is navigating.

3 — Until 1 February 1999 or until such other date as may be determined by the Maritime Safety Committee, every ship while at sea shall maintain, when practicable, a continuous listening watch on VHF channel 16. This watch shall be kept at the position from which the ship is normally navigated.

4 — Until 1 February 1999 or until such other date as may be determined by the Maritime Safety Committee, every ship required to carry a radiotelephone watch receiver shall maintain, while at sea, a continuous watch on the radiotelephone distress frequency 2,182 kHz. This watch shall be kept at the position from which the ship is normally navigated.

Regulation 13

Sources of energy

1 — There shall be available at all times, while the ship is at sea, a supply of electrical energy sufficient to operate the radio installations and to charge any batteries used as part of a reserve source or sources of energy for the radio installations.

2 — A reserve source or sources of energy shall be provided on every ship, to supply radio installations, for the purpose of conducting distress and safety radiocommunications, in the event of failure of the ship's main and emergency sources of electrical power. The reserve source or sources of energy shall be capable of simultaneously operating the VHF radio installation required by regulation 7.1.1 and, as appropriate for the sea area or sea areas for which the ship is equipped, either the MF radio installation required by regulation 9.1.1, the MF/HF radio installation required by regulation 10.2.1 or 11.1, or the INMARSAT ship earth station required by regulation 10.1.1 and any of the additional loads mentioned in paragraphs 4, 5 and 8 for a period of at least:

.1 — One hour, on ships constructed on or after 1 February 1995;

.2 — One hour, on ships constructed before 1 February 1995, if the emergency source of electrical power complies fully with all relevant requirements of regulation II-1/42 or 43 including the requirements to supply the radio installations; and

.3 — Six hours, on ships constructed before 1 February 1995, if the emergency source of electrical power is not provided or does not comply fully with all relevant requirements of regulation II-1/42 or 43 including the requirements to supply the radio installations (*).

The reserve source or sources of energy need not supply independent HF and MF radio installations at the same time.

3 — The reserve source or sources of energy shall be independent if the propelling power of the ship and the ship's electrical system.

(*) For guidance, the following formula is recommended for determining the electrical load to be supplied by the reserve source of energy for each radio installation required for distress conditions: 1/2 of the current consumption necessary for transmission + the current consumption necessary for reception + current consumption of any additional loads.

4 — Where, in addition to the VHF radio installation, two or more of the other radio installations, referred to in paragraph 2, can be connected to the reserve source or sources of energy, they shall be capable of simultaneously supplying, for the period specified, as appropriate, in paragraph 2.1, 2.2 or 2.3, the VHF radio installation and:

.1 — All other radio installations which can be connected to the reserve source or sources of energy at the same time; or

.2 — Whichever of the other radio installations will consume the most power, if only one of the other radio installations can be connected to the reserve source or sources of energy at the same time as the VHF radio installation.

5 — The reserve source or sources of energy may be used to supply the electrical lighting required by regulation 6.2.4.

6 — Where a reserve source of energy consists of a rechargeable accumulator battery or batteries:

.1 — A means of automatically charging such batteries shall be provided which shall be capable of recharging them to minimum capacity requirements within 10 hours; and

.2 — The capacity of the battery or batteries shall be checked, using an appropriate method (*), at intervals not exceeding 12 months, when the ship is not at sea.

7 — The siting and installation of accumulator batteries which provide a reserve source of energy shall be such as to ensure:

.1 — The highest degree of service;

.2 — A reasonable lifetime;

.3 — Reasonable safety;

.4 — That battery temperatures remain within the manufacturer's specifications whether under charge or idle; and

.5 — That when fully charged, the batteries will provide at least the minimum required hours of operation under all weather conditions.

8 — If an uninterrupted input of information from the ship's navigational or other equipment to a radio installation required by this chapter is needed to ensure its proper performance, means shall be provided to ensure the continuous supply of such information in the event of failure of the ship's main or emergency source of electrical power.

Regulation 14

Performance standards

1 — All equipment to which this chapter applies shall be of a type approved by the Administration. Subject to paragraph 2, such equipment shall con-

(*) One method of checking the capacity of an accumulator battery is to fully discharge and recharge the battery, using normal operating current and period (e. g. 10 hours). Assessment of the charge condition can be made at any time, but it should be done without significant discharge of the battery when the ship is at sea.

form to appropriate performance standards not inferior to those adopted by the Organization (*).

2 — Equipment installed prior to the dates of application by prescribed regulation 1 may be exempted from full compliance with the appropriate performance standards at the discretion of the Administration, provided that the equipment is compatible with equipment complying with the performance standards, having due regard to the criteria which the Organization may adopt in connection with such standards.

Regulation 15

Maintenance requirements

1 — Equipment shall be so designed that the main units can be replaced readily, without elaborate recalibration or readjustment.

2 — Where applicable, equipment shall be so constructed and installed that it is readily accessible for inspection on-board maintenance purposes.

3 — Adequate information shall be provided to enable the equipment to be properly operated and maintained, taking into account the recommendations of the Organization (**).

4 — Adequate tools and spares shall be provided to enable the equipment to be maintained.

(*) Reference is made to the following performance standards adopted by the Organization by the resolutions indicated or to be developed by the Organization:

.1 — Narrow-band direct-printing equipment for the reception of navigational and meteorological warnings and urgent information to ships [Assembly Resolution A.525(13)];

.2 — General requirements for shipborne radio equipment forming part of the future global maritime distress and safety system [Assembly Resolution A.569(14)];

.3 — Ship earth stations capable of two-way communications [Assembly Resolution A.608(15)];

.4 — VHF radio installations capable of voice communications and digital selective calling [Assembly Resolution A.609(15)];

.5 — Shipborne MF radio installations capable of voice communications and digital selective calling [Assembly Resolution A.610(15)];

.6 — Shipborne MF/HF radio installations capable of voice communication, narrow-band direct-printing and digital selective calling [Assembly Resolution A.613(15)];

.7 — Float-free satellite emergency position-indicating radio beacons operating on 406 MHz [Assembly Resolution A.611(15)];

.8 — Survival craft radar transponder for use in search and rescue operations [Assembly Resolution A.604(15)];

.9 — Float-free VHF emergency position-indicating radio beacons [Assembly Resolution A.612(15)];

.10 — INMARSAT Standard-C ship earth stations capable of transmitting and receiving direct-printing communications (MSC 55/25, annex 4);

.11 — Enhanced group call equipment (MSC 55/25, annex 5);

.12 — Float-free satellite emergency position-indicating radio beacons operating through the geostationary INMARSAT satellite system on 1.6 GHz (MSC 55/25, annex 7);

.13 — Float-free release and activation arrangements for emergency radio equipment (MSC 55/25, annex 6).

(**) Reference is made to the recommendation on general requirements for shipborne radio equipment forming part of the future global maritime distress and safety system [Resolution A.569(14)].

5 — The Administration shall ensure that radio equipment required by this chapter is maintained to provide the availability of the functional requirements specified in regulation 4 and to meet the recommended performance standards of such equipment.

6 — On ships engaged on voyages in sea areas A1 and A2, the availability shall be ensured by using such methods as duplication of equipment, shore-based maintenance or at-sea electronic maintenance capability, or a combination of these, as may be approved by the Administration.

7 — On ships engaged on voyages in sea areas A3 and A4, the availability shall be ensured by using a combination of at least two methods such as duplication of equipment, shore-based maintenance or at-sea electronic maintenance capability, as may be approved by the Administration, taking into account the recommendations of the Organization.

8 — While all reasonable steps shall be taken to maintain the equipment in efficient working order to ensure compliance with all the functional requirements specified in regulation 4, malfunction of the equipment for providing the general radiocommunications required by regulation 4.8 shall not be considered as making a ship unseaworthy or as a reason for delaying the ship in ports where repair facilities are not readily available, provided the ship is capable of performing all distress and safety functions.

Regulation 16

Radio personnel

Every ship shall carry personnel qualified for distress and safety radiocommunication purposes to the satisfaction of the Administration. The personnel shall be holders of certificates specified in the Radio Regulations as appropriate, any one of whom shall be designated to have primary responsibility for radiocommunications during distress incidents.

Regulation 17

Radio records

A record shall be kept, to the satisfaction of the Administration and as required by the Radio Regulations, of all incidents connected with the radiocommunication service which appear to be of importance to safety of life at sea.

CHAPTER V

Safety of navigation

Regulation 12

Shipborne navigational equipment

The existing text of paragraph *g*) is replaced by:

g) Ships of 500 tons gross tonnage and upwards constructed on or after 1 September 1984 and ships of 1,600 tons gross tonnage and upwards constructed before 1 September 1984 shall be fitted

with a radar installation. From 1 February 1995, the radar installation shall be capable of operating in the 9 GHz frequency band. In addition, after 1 February 1995, passenger ships irrespective of size and cargo ships of 300 tons gross tonnage and upwards when engaged on international voyages, shall be fitted with a radar installation capable of operating in the 9 GHz frequency band. Passenger ships of less than 500 tons gross tonnage and cargo ships of 300 tons gross tonnage and upwards but less than 500 tons gross tonnage may be exempted from compliance with the requirements of paragraph *r*) at the discretion of the Administration, provided that the equipment is fully compatible with the radar transponder for search and rescue.

The existing text of paragraph *h*) is replaced by:

h) Ships of 10,000 tons gross tonnage and upwards shall be fitted with two radar installations, each capable of being operated independently of the other. From 1 February 1995, at least one of the radar installations shall be capable of operating in the 9 GHz frequency band.

The existing text of paragraph *p*) is replaced by:

p) When engaged on international voyages, ships of 1,600 tons gross tonnage and upwards shall be fitted with a radio direction-finding apparatus. The Administration may exempt a ship from this requirement if it considers it unreasonable or unnecessary for such apparatus to be carried or if the ship is provided with other radionavigation equipment suitable for use throughout its intended voyages.

The existing text of paragraph *q*) is replaced by:

q) Until 1 February 1999, ships of 1,600 tons gross tonnage and upwards constructed on or after 25 May 1980 and before 1 February 1995, when engaged on international voyages, shall be fitted with radio equipment for homing on the radiotelephone distress frequency.

Regulation 14

Aids to navigation

The existing text is replaced by:

The Contracting Governments undertake to arrange for the establishment and maintenance of such aids to navigation as, in their opinion, the volume of traffic justifies and the degree of risk requires, and to arrange for information relating to these aids to be made available to all concerned.

Regulation 21

International Code of Signals

The existing text of regulation 21 is replaced by:

All ships which, in accordance with the present Convention, are required to carry radio installations shall carry the International Code of Signals. This publication shall also be carried by any other ship which, in the opinion of the Administration, has a need to use it.

APPENDIX

The existing forms of the Passenger Ship Safety Certificate, Cargo Ship Safety Construction Certificate, Cargo Ship Safety Equipment Certificate, Cargo Ship Safety Radiotelegraphy Certificate and Cargo Ship Safety Radiotelephony Certificate and Exemption Certificate are replaced by the following:

Form of Safety Certificate for Passenger Ships

PASSENGER SHIP SAFETY CERTIFICATE

This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment (Form P).

(Official seal) (State)

For $\frac{\text{an}^{(1)}}{\text{a short}^{(1)}}$ international voyage.

Issued under the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended under the authority of the Government of

...
(Name of the State)

by ...
(Person or organization authorized)

Particulars of ship ⁽²⁾:

- Name of ship ...
- Distinctive number or letters ...
- Port of registry ...
- Gross tonnage ...
- Sea areas in which ship is certified to operate (regulation IV/2) ...
- IMO number ⁽³⁾ ...

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced ...

This is to certify:

- 1 — That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation 1/7 of the Convention.
- 2 — That the survey showed that:
 - 2.1 — The ship complied with the requirements of the Convention as regards:
 - .1 — The structure, main and auxiliary machinery, boilers and other pressure vessels;
 - .2 — The watertight subdivision arrangements and details;
 - .3 — The following subdivision load lines:

Subdivision load lines assigned and marked on the ship's side at amidships (regulation II-1/13)	Freeboard	To apply when the spaces in which passengers are carried include the following alternative spaces
C.1
C.2
C.3

- 2.2 — The ship complied with the requirements of the Convention as regards structural fire protection, fire safety systems and appliances and fire control plans;
- 2.3 — The life-saving-appliances and the equipment of the life-boats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Convention;
- 2.4 — The ship provided with a line-throwing appliance and radio installations used in life-saving appliances in accordance with the requirements of the Convention;
- 2.5 — The ship complied with the requirements of the Convention as regards radio installations;
- 2.6 — The functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Convention;
- 2.7 — The ship complied with the requirements of the Convention as regards shipborne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications;

2.8 — The ship was provided with lights, shapes, means of making sound signals and distress signals, in accordance with the requirements of the Convention and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force;

2.9 — In all other respects the ship complied with the relevant requirements of the Convention.

3 — That an Exemption Certificate has/has not ⁽⁴⁾ been issued.

This certificate is valid until ...

Issued at ... (place of issue of certificate).

... (Date of issue) (Signature of authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

⁽¹⁾ Delete as appropriate.
⁽²⁾ Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.
⁽³⁾ In accordance with Resolutin A.600(15) — IMO Ship Identification Number Scheme, this information may be included voluntarily.

Form of Safety Construction Certificate for Cargo Ships

CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE

(Official seal) (State)

Issued under the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended under the authority of the Government of

...
(Name of the State)

by ...
(Person or organization authorized)

Particulars of ship ⁽¹⁾:

- Name of ship ...
- Distinctive number or letters ...
- Port of registry ...
- Gross tonnage ...
- Deadweight of ship (metric tons) ⁽²⁾ ...
- IMO number ⁽³⁾ ...

Type of ship ⁽¹⁾:

- Oil tanker;
- Chemical tanker;
- Gas carrier;
- Cargo ship other than any of the above.

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced ...

This is to certify:

- 1 — That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation 1/10 of the Convention.
- 2 — That the survey showed that the condition of the structure, machinery and equipment as defined in the above regulation was satisfactory and the ship complied with the relevant requirements of chapters II-1 and II-2 of the Convention (other than those relating to fire safety systems and appliances and fire control plans).
- 3 — That an Exemption Certificate has/has not ⁽⁴⁾ been issued.

This certificate is valid until ...

Issued at ... (place of issue of certificate).

... (Date of issue) (Signature of authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

⁽¹⁾ Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.
⁽²⁾ For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only.
⁽³⁾ In accordance with Resolution A.600(15) — IMO Ship Identification Number Scheme, this information may be included voluntarily.
⁽⁴⁾ Delete as appropriate.

Form of Safety Construction Certificate for Cargo Ships

CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE

This certificate shall be supplemented by a Record of Equipment (Form E).

*(Official seal)**(State)*

Issued under the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended under the authority of the Government of

...
(Name of the State)

by

...
(Person or organization authorized)

Particulars of ship ⁽¹⁾:

Name of ship ...
Distinctive number or letters ...
Port of registry ...
Gross tonnage ...
Deadweight of ship (metric tons) ⁽²⁾ ...
Length of ship (regulation III/3.10) ...
IMO number ⁽³⁾ ...

Type of ship ⁽⁴⁾:

Oil tanker;
Chemical tanker;
Gas carrier;
Cargo ship other than any of the above.

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced ...

This is to certify:

1 — That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation 1/8 of the Convention.

2 — That the survey showed that:

2.1 — The ship complied with the requirements of the Convention as regards fire safety systems and appliances and fire control plans;

2.2 — The life-saving appliances and the equipment of the lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Convention;

2.3 — The ship was provided with a line-throwing appliance and radio installation used in life-saving appliances in accordance with the requirements of the Convention;

2.4 — The ship complied with the requirements of the Convention as regards shipborne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications;

2.5 — The ship was provided with lights, shapes, means of making sound signals and distress signals, in accordance with the requirements of the Convention and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force;

2.6 — In all other respects the ship complied with the relevant requirements of the Convention.

3 — That the ship operates in accordance with regulation III/26.1.1.1 within the limits of the trade area ...

4 — That an Exemption Certificate has/has not ⁽⁵⁾ been issued.

This certificate is valid until ...

Issued at ... (place of issue of certificate).

...
(Date of issue)

...
(Signature of authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

⁽¹⁾ Alternatively, the particulars of the ship may be placed in boxes.

⁽²⁾ For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only.

⁽³⁾ In accordance with Resolution A.600(15) — IMO Ship Identification Number Scheme, this information may be included voluntarily.

⁽⁴⁾ Delete as appropriate.

Form of Safety Radio Certificate for Cargo Ships

CARGO SHIP SAFETY RADIO CERTIFICATE

This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment of Radio Facilities (Form R).

*(Official seal)**(State)*

Issued under the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended under the authority of the Government of

...
(Name of the State)

by

...
(Person or organization authorized)

Particulars of ship ⁽¹⁾:

Name of ship ...
Distinctive number or letters ...
Port of registry ...
Gross tonnage ...
Sea areas in which ship is certified to operate (regulation IV/2) ...
IMO number ⁽²⁾ ...

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced ...

This is to certify:

1 — That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation 1/9 of the Convention.

2 — That the survey showed that:

2.1 — The ship complied with the requirements of the Convention as regards radio installations;

2.2 — The functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Convention;

3 — That an Exemption Certificate has/has not ⁽³⁾ been issued.

This certificate is valid until ...

Issued at ... (place of issue of certificate.)

...
(Date of issue)

...
(Signature of authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

⁽¹⁾ Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

⁽²⁾ In accordance with Resolution A.600(15) — IMO Ship Identification Number Scheme, this information may be included voluntarily.

⁽³⁾ Delete as appropriate.

Form of Exemption Certificate

EXEMPTION CERTIFICATE

*(Official seal)**(State)*

Issued under the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended under the authority of the Government of

...
(Name of the State)

by

...
(Person or organization authorized)

Particulars of ship ⁽¹⁾:

Name of ship ...
Distinctive number or letters ...
Port of registry ...
Gross tonnage ...
IMO number ⁽²⁾ ...

⁽¹⁾ Alternatively, the particulars of the ship may be placed in boxes.

⁽²⁾ For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only.

⁽³⁾ In accordance with Resolution A.600(15) — IMO Ship Identification Number Scheme, this information may be included voluntarily.

⁽⁴⁾ Delete as appropriate.

This is to certify that the ship is, under the authority conferred by regulation ... of the Convention, exempted from the requirements of ... of the Convention.

Conditions, if any, on which the Exemption Certificate is granted: ...

Voyages, if any, for which the Exemption Certificate is granted: ...

This certificate is valid until ... subject to the ... Certificate, to which this certificate is attached, remaining valid.

Issued at ... (place of issue of certificate.)

(Date of issue) (Signature of authorized official issuing the certificate)

(¹) Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.
 (²) In accordance with Resolution A.600 (15) — IMO Ship Identification Number Scheme, this information may be included voluntarily.

RESOLUTION 2

Records of Equipment to supplement the SOLAS Passenger Ship Safety Certificate, Cargo Ship Safety Equipment Certificate and Cargo Ship Safety Radio Certificate.

The Conference:

Having adopted amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS Convention) (hereinafter referred to as «the Convention»), concerning radiocommunications for the global maritime distress and safety system (GMDSS), including revised forms of the Passenger Ship Safety Certificate, Cargo Ship Safety Equipment Certificate and Cargo Ship Safety Radio Certificate;

Noting regulation I/12, a), v), of the Convention, as amended, which prescribes that the said safety certificates shall be supplemented by Records of Equipment adopted by this Conference;

Having considered the proposed forms of the Records of Equipment prepared by the Maritime Safety Committee at its 55 th session:

1 — Adopts the forms of the Records of Equipment to supplement the SOLAS Passenger Ship Safety Certificate, Cargo Ship Safety Equipment Certificate and Cargo Ship Safety Radio Certificate, set out in the annex to this resolution.

2 — Decides that the Records of Equipment annexed to this resolution shall be subject to amendment in accordance with the procedures prescribed in article VIII of the Convention, applicable to amendments to the annex of the Convention other than chapter I.

ANNEX

Records of equipment

Record of Equipment for the Passenger Ship Safety Certificate (Form P)

This Record shall be permanently attached to the Passenger Ship Safety Certificate.

RECORD OF EQUIPMENT FOR COMPLIANCE WITH THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED IN 1988.

1 — Particulars of ship:

Name of ship ...
 Distinctive number or letters ...

Number of passengers for which certified ...
 Minimum number of persons with required qualifications to operate the radio installations ...

2 — Details of life-saving appliances:

	...	
	Port side	Starboard side
1 Total number of persons for which life-saving appliances are provided
2 Total number of lifeboats
2.1 Total number of persons accommodated by them
2.2 Number of partially enclosed lifeboats (regulation III/42)
2.3 Number of self-righting partially enclosed lifeboats (regulation III/43)
2.4 Number of totally enclosed lifeboats (regulation III/44)
2.5 Other lifeboats:		
2.5.1 Number
2.5.2 Type
3 Number of motor lifeboats (included in the total lifeboats shown above)
3.1 Number of lifeboats fitted with searchlights
4 Number of rescue boats
4.1 Number of boats which are included in the total lifeboats shown above
5 Liferrafts:		
5.1 Those for which approved launching appliances are required:		
5.1.1 Number of liferafts
5.1.2 Number of persons accommodated by them
5.2 Those for which approved launching appliances are not required:		
5.2.1 Number of liferafts
5.2.2 Number of persons accommodated by them
6 Buoyant apparatus:		
6.1 Number of apparatus
6.2 Number of persons capable of being supported
7 Number of lifebuoys
8 Number of lifejackets
9 Immersion suits:		
9.1 Total number
9.2 Number of suits complying with the requirements for lifejackets
10 Number of thermal protective aids (¹)
11 Radio installations used in life-saving appliances:		
11.1 Number of radar transponders
11.2 Number of two-way VHF radiotelephone apparatus

3 — Details of radio facilities:

Item	Actual provision
1 Primary systems:	
1.1 VHF radio installation:	
1.1.1 DSC encoder	...
1.1.2 DSC watch receiver	...
1.1.3 Radiotelephony	...
1.2 MF radio installation:	
1.2.1 DSC encoder	...
1.2.2 DSC watch receiver	...
1.2.3 Radiotelephony	...
1.3 MF/HF radio installation:	
1.3.1 DSC encoder	...
1.3.2 DSC watch receiver	...
1.3.3 Radiotelephony	...

Item	Actual provision
1.3.4 Direct-printing radiotelegraphy
1.4 INMARSAT ship earth station
2 Secondary means of alerting
3 Facilities for reception of maritime safety information:	
3.1 NAVTEX receiver
3.2 EGC receiver
3.3 HF direct-printing radiotelegraph receiver
4 Satellite EPIRB:	
4.1 COSPAS-SARSAT
4.2 INMARSAT
5 VHF EPIRB
6 Ship's radar transponder
7 Radiotelephone distress frequency watch receiver on 2,182 kHz ⁽²⁾
8 Device for generating the radiotelephone alarm signal on 2,182 kHz ⁽³⁾

4 — Methods used to ensure availability of radio facilities (regulations IV/15.6 and 15.7):

- 4.1 — Duplication of equipment ...
- 4.2 — Shore-based maintenance ...
- 4.3 — At-sea maintenance capability ...

5 — Ships constructed before 1 February 1995 which do not comply with all the applicable requirements of chapter IV of the Convention as amended in 1988 ⁽³⁾:

	Requirements of regulations	Actual provision
Hours of listening by operator
Number of operators
Whether auto alarm fitted
Whether main installation fitted
Whether reserve installation fitted
Whether main and reserve transmitters electrically separated or combined

6 — Ships constructed before 1 February 1992 which do not fully comply with the applicable requirements of chapter III of the Convention as amended in 1988 ⁽⁴⁾:

	Actual provision
Radiotelegraph installation for lifeboat
Portable radio apparatus for survival craft
Survival craft EPIRB (121.5 MHz and 243.0 MHz)
Two-way radiotelephone apparatus

This is to certify that this is correct in all respects.

Issued at ... (place of issue of the Record).

... (Date of issue) ... (Signature of duly authorized official issuing the Record)

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Equipment Certificate (Form E)

This Record shall be permanently attached to the Cargo Ship Safety Equipment Certificate.

RECORD OF EQUIPMENT FOR COMPLIANCE WITH THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED IN 1988.

1 — Particulars of ship:

Name of ship ...
Distinctive number or letters ...

2 — Details of life-saving appliances:

1	Total number of persons for which life-saving appliances are provided	...	
		Port side	Starboard side
2	Total number of lifeboats .....	...	...
2.1	Total number of persons accommodated by them .....	...	...
2.2	Number of self-righting partially enclosed lifeboats (regulation III/43) .....	...	...
2.3	Number of totally enclosed lifeboats (regulation III/44) .....	...	...
2.4	Number of lifeboats with a self-contained air support system (regulation III/45) .....	...	...
2.5	Number of fire-protected lifeboats (regulation III/46) .....	...	...
2.6	Other lifeboats:		
2.6.1	Number .....	...	...
2.6.2	Type .....	...	...
2.7	Number of freefall lifeboats:		
2.7.1	Totally enclosed (regulation III/44) ...	...	...
2.7.2	Self-contained (regulation III/45) ...	...	...
2.7.3	Fire-protected (regulation III/46) ...	...	...
3	Number of motor lifeboats (included in the total lifeboats shown above) .....	...	...
3.1	Number of lifeboats fitted with searchlights .....	...	...
4	Number of rescue boats .....	...	...
4.1	Number of boats which are included in the total lifeboats shown above .....	...	...
5	Liferafts:		
5.1	Those for which approved launching appliances are required:		
5.1.1	Number of liferafts .....	...	...
5.1.2	Number of persons accommodated by them .....	...	...
5.2	Those for which approved launching appliances are not required:		
5.2.1	Number of liferafts .....	...	...
5.2.2	Number of persons accommodated by them .....	...	...
5.3	Number of liferafts required by regulation III/26.1.4 .....	...	...
6	Number of lifebuoys .....	...	...
7	Number of lifejackets .....	...	...
8	Immersion suits:		
8.1	Total number .....	...	...
8.2	Number of suits complying with the requirements for life-jackets .....	...	...
9	Number of thermal protective aids ⁽¹⁾
10	Radio installations used in life-saving appliances:		
10.1	Number of radar transponders .....	...	...
10.2	Number of two-way VHF radiotelephone apparatus .....	...	...

⁽¹⁾ Excluding those required by regulations III/38.5.1.24, III/41.8.31 and III/47.2.2.13.
⁽²⁾ Unless another date is determined by the Maritime Safety Committee, this item need not be reproduced on the record attached to certificates issued after 1 February 1999.
⁽³⁾ This item need not be reproduced on the record attached to certificates issued after 1 February 1999.
⁽⁴⁾ This section need not be reproduced on the record attached to certificates issued after 1 February 1999.
⁽⁵⁾ This section need not be reproduced on the record attached to certificates issued after 1 February 1995.

3 — Ships constructed before 1 February 1992 which do not fully comply with the applicable requirements of chapter III of the convention as amended in 1988 ⁽¹⁾:

	Actual provision
Radiotelegraph installation for lifeboat
Portable radio apparatus for survival craft
Survival craft EPIRB (121.5 MHz and 243.0 MHz)
Two-way radiotelephone apparatus

This is to certify that this Record is correct in all respects.

Issued at ... (place of issue of the Record).

... (Date of issue) (Signature of duly authorized official issuing the Record)

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

⁽¹⁾ Excluding those required by regulations m/38.5.1.24, m/41.8.31 and m/47.2.2.13.
⁽²⁾ This section need not be reproduced on the record attached to certificates issued after 1 February 1995.

Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Radio Certificate (Form R)

This Record shall be permanently attached to the Cargo Ship Safety Radio Certificate.

RECORD OF EQUIPMENT OF RADIO FACILITIES FOR COMPLIANCE WITH THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED IN 1988.

1 — Particulars of ship:

- Name of ship ...
- Distinctive number or letters ...
- Minimum number of persons with required qualifications to operate the radio installations ...

2 — Details of radio facilities:

Item	Actual provision
1 Primary systems:	
1.1 VHF radio installation:	
1.1.1 DSC encoder
1.1.2 DSC watch receiver
1.1.3 Radiotelephony
1.2 MF radio installation:	
1.2.1 DSC encoder
1.2.2 DSC watch receiver
1.2.3 Radiotelephony
1.3 MF/HF radio installation:	
1.3.1 DSC encoder
1.3.2 DSC watch receiver
1.3.3 Radiotelephony
1.3.4 Direct-printing telegraphy
1.4 INMARSAT ship earth station
2 Secondary means of alerting
3 Facilities for reception of maritime safety information
3.1 NAVTEX receiver
3.2 EGC receiver
3.3 HF direct-printing radiotelegraph receiver
4 Satellite EPIRB
4.1 COSPAS-SARSAT
4.2 INMARSAT
5 VHF EPIRB
6 Ship's radar transponder
7 Radiotelephone distress frequency watch receiver on 2,182 kHz ⁽¹⁾
8 Device for generating the radiotelephone alarm signal on 2,182 kHz ⁽²⁾

3 — Methods used to ensure availability of radio facilities (regulations IV/15.6 and 15.7):

- 3.1 — Duplication of equipment ...
- 3.2 — Shore-based maintenance ...
- 3.3 — At-sea maintenance capability ...

4 — Ships constructed before 1 February 1995 which do not comply with all the applicable requirements of chapter IV of the Convention as amended in 1988 ⁽²⁾:

4.1 — For ships required to be fitted with radiotelegraphy in accordance with the Convention in force prior to 1 February 1992:

	Requirements of regulations	Actual provision
Hours of listening by operator
Number of operators
Whether auto alarm fitted
Whether main installation fitted
Whether reserve installation fitted
Whether main and reserve transmitters electrically operated or combined

4.2 — For ships required to be fitted with radiotelephony in accordance with the Convention in force prior to 1 February 1992:

	Requirements of regulations	Actual provision
Hours of listening
Number of operators

This is to certify that this Record is correct in all respects.

Issued at ... (place of issue of the Record).

... (Date of issue) (Signature of duly authorized official issuing the Record)

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

⁽¹⁾ Unless another date is determined by the Maritime Safety Committee, this item need not be reproduced on the record attached to certificates issued after 1 February 1999.
⁽²⁾ This item need not be reproduced on the record attached to certificates issued after 1 February 1999.
⁽³⁾ This section need not be reproduced on the record attached to certificates issued after 1 February 1999.

RESOLUTION 3

Recommendation on the early introduction of Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) elements

The Conference:

Having adopted the amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS Convention), concerning radiocommunications for the global maritime distress and safety system (GMDSS);

Noting Resolution A.617(15) — Implementation of the NAVTEX system as a component of the world-wide navigational warning service, which, *inter alia*, invites Member Governments to commence NAVTEX broadcasts as soon as practicable;

Noting also that the use of ship earth stations (SES) is provided for in the Guidelines on

equivalents for equipment to introduce elements of the GMDSS (MSC/Circ. 417);

Noting further that the draft Assembly resolution on the carriage of satellite emergency position-indicating radio beacons (EPIRBs), approved by the Maritime Safety Committee at its 55th Session, recommends that Administrations encourage the early fitting of float-free satellite EPIRBs prior to the date of entry into force of the requirements of chapter IV of the 1988 SOLAS Amendments for the carriage of satellite EPIRBs on ships;

Noting in particular that the ITU World Administrative Radio Conference for the Mobile Services, 1987, adopted new provisions of the Radio Regulations and adopted Resolution no. 331, Relating to the Introduction of Provisions for the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) and the Continuation of the Existing Distress and Safety Provisions, and revised Resolution no. 332, Relating to Coast Stations and Coast Earth Stations Assuming Watchkeeping Responsibilities on Certain Frequencies in Connection with the Implementation of Distress and Safety Communications for the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS);

Bearing in mind that digital selective calling (DSC) for all ships and HF direct-printing telegraphy (NBDP) carriage requirements for ships of 300 tons gross tonnage and over but less than 1,600 tons gross tonnage are subject to review in accordance with Resolution A.606(15) concerning review and evaluation of the GMDSS;

Being of the opinion that such elements of the GMDSS as the NAVTEX system, SES, satellite EPIRBs, DSC and HF NBDP are of major benefit to the safety of life at sea:

1 — Recommends that the NAVTEX, satellite EPIRB and SES elements of the GMDSS be introduced as early as possible.

2 — Invites the Maritime Safety Committee to keep these matters under review and take appropriate steps to promote their early introduction.

3 — Urges the Maritime Safety Committee to complete the review of DSC for all ships and HF NBDP in accordance with Resolution A.606(15) by 1 February 1992, including the possible use of HF NBDP as an alternative to HF DSC.

RESOLUTION 4

Recommendation on the early introduction of GMDSS radio life-saving appliances

The Conference:

Having adopted the amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS Convention), concerning radiocommunications for the global maritime distress and safety system (GMDSS);

Noting that the amendments will enter into force on 1 February 1992 and that these amendments

include new equipment requirements for radio life-saving appliances;

Noting further that the radio life-saving appliances fitted before 1 February 1992 in accordance with the 1983 Amendments to the SOLAS Convention will have to be replaced by 1 February 1995 with regard to survival craft EPIRBs and portable two-way VHF radiotelephone apparatus;

Recognizing the need for ships' equipment to have as long an amortization period as possible;

Recognizing further that early carriage of GMDSS radio life-saving appliances will improve safety at sea;

Bearing in mind that the carriage of new equipment required for survival craft in the GMDSS does not include any capability of alerting prior to the introduction of satellite EPIRBs:

1 — Recommends administrations to encourage:

- a) The early implementation of the GMDSS provisions with respect to radio life-saving appliances instead of the provisions in the 1983 Amendments to the 1974 SOLAS Convention;
- b) Ships to carry satellite EPIRB or ensure that they comply with the requirements of, as appropriate, regulations III/6.2.1 or 6.2.2 or both of the 1983 SOLAS Amendments;

2 — Further recommends that, where a means of transmitting signals for locating is provided on board a ship, administrations accept a satellite EPIRB as equivalent to the survival craft EPIRBs required by regulation III/6.2.3 of the 1983 Amendments to the 1974 SOLAS Convention.

RESOLUTION 5

Reviews of the requirements of SOLAS regulation IV/15.7

The Conference:

Having adopted the amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS Convention), concerning radiocommunications for the global maritime distress and safety system (GMDSS);

Recognizing that the operation of the GMDSS is dependent upon implementation of the GMDSS by Contracting Governments in an effective manner;

Recognizing further that Contracting Governments will be required to continually assess the requirements and means of attaining the goals and objectives of the GMDSS;

Noting regulation IV/15.7 which refers to recommendations concerning the methods of equipment maintenance which are to be developed by the Organization:

1 — Requests the Maritime Safety Committee to periodically review the requirements of regulation IV/15.7 in the light of experience gained.

2 — Further requests the Secretary-General to circulate the results of these periodic reviews to Member Governments for their consideration.

RESOLUTION 6

Recommendation on application of administrative, financial and operational arrangements for the global maritime distress and safety system (GMDSS).

The Conference:

Having adopted the amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS Convention), concerning radiocommunications for the global maritime distress and safety system (GMDSS);

Noting Assembly Resolution A.607(15) on the administrative, financial and operational arrangements related to the GMDSS which requests the Maritime Safety Committee to resolve issues of substance prior to this Conference;

Noting also Assembly Resolution A.523(13) on charges for distress, urgency and safety messages through the INMARSAT system;

Noting further that the Council of the International Maritime Satellite Organization (INMARSAT) decided at its 10th session that no space segment charges shall be levied for distress messages as they are defined in the Radio Regulations and that a number of coast earth stations already accept free of charge certain types of safety related traffic such as medical advice, meteorological reports, navigation danger reports;

Bearing in mind that the INMARSAT Council has not yet taken any decision on the costs for implementing all the types of satellite communications related to distress and safety communications of the GMDSS including, *inter alia*, distress alerts in some circumstances, search and rescue co-ordinating transmissions, meteorological reports and ship reporting systems, as described in the Charging Principles developed by the Second Meeting of Experts on the Funding of International Distress and Safety Satellite Communications;

Being of the opinion that the funding arrangements for all distress and safety satellite communications must be finalized as soon as possible:

1 — Invites the INMARSAT Council to agree to the charging principles recommended by the Second Meeting of Experts, as well as operational arrangements that may facilitate the use by administrations of those INMARSAT facilities that will be important elements of the GMDSS.

2 — Requests the Secretary-General to bring this resolution to the attention of:

- a) INMARSAT and invite its Director-General to communicate the INMARSAT Council's decision on this matter to the Organization;
- b) The International Telecommunication Union (ITU) and invite its Secretary-General to request the appropriate bodies of the Union to consider, as a matter of urgency, tariff and charging principles to be applied for use of the public telecommunication networks in relation to the GMDSS.

3 — Requests the Maritime Safety Committee to review the funding arrangements prior to the implementation date of the GMDSS.

RESOLUTION 7

Recommendation on the coding of satellite emergency position-indicating radio beacons operating in the COSPAS-SARSAT system

The Conference:

Having adopted the amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS Convention), concerning radiocommunications for the global maritime distress and safety system (GMDSS);

Noting that the Conference resolution recommending the early introduction of GMDSS elements refers *inter alia* to satellite emergency position-indicating radio beacons (satellite EPIRBs);

Noting further that the COSPAS-SARSAT system allows the use of different protocols for coding satellite EPIRBs and that, in particular, identification can be achieved either by a serial number or by using identification in the maritime mobile service as defined by the Radio Regulations of the International Telecommunication Union (ITU);

Being of the opinion that positive and reliable identification of ships in distress makes a decisive contribution to the effective conduct of search and rescue operations:

1 — Invites the Maritime Safety Committee to undertake the study of this matter both on operational and technical levels and to take measures to ensure that the protocol used for coding EPIRBs makes it possible to identify ships in distress with the greatest possible certainty.

2 — Invites the COSPAS-SARSAT Council to study the matter urgently in consultation with ITU with respect to CCIR recommendations and to assist the Maritime Safety Committee in making its decision.

RESOLUTION 8

Promotion of technical co-operation with regard to the GMDSS

The Conference:

Having adopted the amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS Convention), concerning radiocommunications for the global maritime distress and safety system (GMDSS);

Being aware of the importance of modern radiocommunication techniques with a view to improving both the safety of life at sea and international co-operation in technical and scientific resources;

Being aware also of the imperative and immediate need to redress the imbalance in the availability of telecommunication technology and services between developed and developing countries;

Recognizing that Contracting Governments to the SOLAS Convention, as amended in 1988, will be called upon to make arrangements to ensure the effective operation of the GMDSS and to assume full responsibility for such arrangements;

Being convinced that the promotion of technical co-operation at inter-governmental level will expedite the implementation of the SOLAS Convention, as amended in 1988, by Contracting

Governments that do not as yet possess the necessary technical and scientific resources;
Noting with satisfaction that the International Maritime Organization has accorded, in its overall programme, a high priority to technical co-operation:

1 — Records its appreciation of the Organization's assistance to developing countries to enhance their maritime capabilities in conformity with global technical standards including radiocommunication standards.

2 — Urges Contracting Governments, in consultation with, and assisted by, the International Maritime Organization, to promote and provide on reasonable commercial terms and conditions, support to States requesting technical assistance for:

- a) The training of the required personnel; and
- b) The provision of the equipment and facilities necessary for the introduction of the GMDSS.

3 — Also urges Contracting Governments to implement the above mentioned measures without awaiting the entry into force of the amendments adopted.

4 — Invites the Organization, in consultation or association with other United Nations specialized agencies as appropriate, particularly the International Telecommunication Union and the World Meteorological Organization, to pursue the aforesaid efforts and, as necessary to seek the collaboration of the International Hydrographic Organization, the International Maritime Satellite Organization, the COSPAS-SARSAT Council and the World Maritime University.

5 — Requests the Secretary-General to seek ways and means of securing the necessary funds to assist States which request assistance for the implementation of the amendments adopted.

RESOLUÇÃO N.º 1 DA CONFERÊNCIA DOS GOVERNOS CONTRATANTES DA CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR, 1974, SOBRE O SISTEMA MUNDIAL DE SOCORRO E DE SEGURANÇA MARÍTIMA, ADOPTADA EM 9 DE NOVEMBRO DE 1988.

Adopção das emendas à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, Relativas às Radiocomunicações para o Sistema Mundial de Socorro e de Segurança Marítima.

A Conferência:

Notando as disposições do artigo VIII, c), da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974 (daqui em diante designada «a Convenção»), relativas ao procedimento de emenda à Convenção por uma Conferência dos Governos Contratantes;

Tendo examinado as emendas à Convenção relativas às radiocomunicações que foram propostas e difundidas pelos membros da Organização e todos os Governos Contratantes da Convenção:

1 — Adopta, em conformidade com as disposições do artigo VIII, c), ii), da Convenção, as emendas aos

capítulos I, II-1, III, IV e V e ao apêndice à Convenção, cujos textos se encontram em anexo à presente resolução.

2 — Decide, em conformidade com as disposições do artigo VIII, c), ii), que as emendas serão consideradas aceites e entrarão em vigor de acordo com os seguintes procedimentos:

- a) As emendas serão consideradas aceites em 1 de Fevereiro de 1990, a menos que, até esta data, um terço dos Governos Contratantes, ou dos Governos Contratantes cujas frotas mercantes em conjunto representem pelo menos 50% da tonelagem bruta da frota mercante mundial, notifiquem o Secretário-Geral da Organização que recusam as emendas;
- b) As emendas que tenham sido consideradas aceites em conformidade com o parágrafo a) entrarão em vigor em 1 de Fevereiro de 1992, para todos os Governos Contratantes, excepto para os que tenham objectado de acordo com o parágrafo a) e que não tenham retirado tais objecções.

Anexo à Resolução n.º 1

Emendas à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, Relativas às Radiocomunicações para o Sistema Mundial de Socorro e de Segurança Marítima.

CAPÍTULO I

Disposições gerais

PARTE B

Vistorias e certificados

Regra 7

Vistorias a navios de passageiros

Na segunda frase dos parágrafos b), i), e b), ii), substituir as palavras «a instalação radioelétrica, as instalações radiotelegráficas das embarcações salva-vidas com motor, os equipamentos de radiocomunicações portáteis para embarcações e jangadas salva-vidas, os meios de salvação, as instalações de prevenção, detecção e extinção de incêndios, o radar, o sondador por eco, a girobússola, as escadas de piloto, as escadas mecânicas de piloto e outros equipamentos» pelas palavras «as instalações radioelétricas, incluindo as que são utilizadas nos meios de salvação, os sistemas e as instalações de prevenção, de detecção e de combate a incêndios, os dispositivos de salvação, o equipamento de navegação do navio, as publicações náuticas, os meios de embarque de pilotos e outros equipamentos».

Regra 8

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

Na primeira frase substituir as palavras «com excepção das instalações radiotelegráficas das embarcações salva-vidas com motor ou dos equipamentos portáteis de radiocomunicações das embarcações e jangadas

salva-vidas, os meios de salvação, o sondador por eco, a girobússola, as instalações de extinção de incêndio dos navios de carga» pelas palavras «os dispositivos e meios de salvação (excepção feita às instalações radioeléctricas), o equipamento de navegação do navio e as instalações de prevenção, de detecção e de combate a incêndios, nos navios de carga de arqueação bruta igual ou superior a 500 t».

Na segunda frase, substituir as palavras «as escadas de pilotos, escadas mecânicas de pilotos» por «os meios de embarque de pilotos, publicações náuticas».

Regra 9

Substituir o título actual desta regra por «Vistorias às instalações radioeléctricas de navios de carga».

Substituir o texto actual por:

As instalações radioeléctricas de navios de carga, incluindo as que são utilizadas nos meios de salvação, a que se aplicam as prescrições dos capítulos III e IV, devem ser sujeitas a vistorias iniciais e subsequentes, como está previsto para os navios de passageiros na regra 7 do presente capítulo.

Regra 10

Vistoria do casco, da máquina e do equipamento de navios de carga

Substituir as palavras «um certificado de segurança da radiotelegrafia para navio de carga ou um certificado de segurança radiotelefónica para navio de carga» por «ou um certificado de segurança radioeléctrica para navio de carga».

Regra 12

Concessão de certificados

No parágrafo *a)*, substituir o texto actual das alíneas *iv)* e *v)* por:

iv) Um certificado designado por certificado de segurança radioeléctrica para navio de carga é passado a todo o navio de carga que satisfaça aos requisitos do capítulo IV e a outros requisitos pertinentes das presentes regras.

v) O certificado de segurança para navio de passageiros, o certificado de segurança do equipamento para navio de carga e o certificado de segurança radioeléctrica para navio de carga referidos nas alíneas *i)*, *iii)* e *iv)* devem ser suplementados com uma relação de equipamento adoptada pela Conferência dos Governos Contratantes da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, sobre o Sistema Mundial de Socorro e Segurança Marítima, 1988, pela Resolução n.º 2, tal como ela for emendada.

Na alínea *vii)* do parágrafo *a)*, substituir as palavras «os certificados de segurança radiotelegráfica para navio de carga, os certificados de segurança radiotelefónica para navio de carga» por «os certificados de segurança radioeléctrica para navio de carga».

Substituir o texto actual do parágrafo *b)* por:

b) Não obstante quaisquer outras disposições da presente Convenção, todo o certificado emitido de

acordo e em conformidade com disposições da Convenção em vigor em 1 de Fevereiro de 1992 mantém a sua validade até à data da sua expiração.

Regra 14

Validade dos certificados

No parágrafo *b)*, substituir as palavras «um certificado de segurança radiotelegráfica para navio de carga ou um certificado de segurança radiotelefónica para navio de carga» por «um certificado de segurança radioeléctrica para navio de carga».

CAPÍTULO II-1

Construção-subdivisão e estabilidade, máquinas e instalações eléctricas

PARTE D

Instalações eléctricas

Regra II-1/42

Fonte de energia eléctrica de emergência nos navios de passageiros

Substituir o texto actual do parágrafo 2.2 por:

2.2 — Durante trinta e seis horas:

.1 — As luzes de navegação e as outras luzes de sinalização referidas no Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar em vigor; e

.2 — Nos navios construídos em ou depois de 1 de Fevereiro de 1995 a instalação de radiocomunicações de ondas métricas (VHF) exigida pelas regras IV/7.1.1. e IV/7.1.2; e, se aplicável;

.2.1 — A instalação de radiocomunicações de ondas hectométricas (MF) exigida pelas regras IV/9.1.1, IV/9.1.2, IV/10.1.2 e IV/10.1.3;

.2.2 — A estação terrena de navio exigida pela regra IV/10.1.1; e

.2.3 — A instalação de radiocomunicações de ondas hectométricas/decamétricas (MF/HF) exigida pelas regras IV/10.2.1, IV/10.2.2 e IV/11.1.

No parágrafo 2.3.2 substituir o texto «as ajudas à navegação» por «o equipamento de navegação do navio».

Substituir o texto actual do parágrafo 4.1.1 pelo seguinte:

.1 — A iluminação exigida pelos parágrafos 2.1 e 2.2.1.

Regra 43

Fonte de energia eléctrica de emergência nos navios de carga

Substituir o texto actual do parágrafo 2.3 pelo seguinte:

2.3 — Durante dezoito horas:

.1 — As luzes de navegação e outras luzes de sinalização exigidas no Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar em vigor;

.2 — Nos navios construídos em ou depois de 1 de Fevereiro de 1995 a instalação de radiocomunicações de ondas métricas (VHF) exigida pelas regras IV/7.1.1. e IV/7.1.2; e, se aplicável;

.2.1 — A instalação radioelétrica de ondas hectométricas (MF) exigida pelas regras IV/9.1.1, IV/9.1.2, IV/10.1.2 e IV/10.1.3;

.2.2 — A estação terrena de navio referida pela regra IV/10.1.1; e

.2.3 — A instalação de radiocomunicações de ondas hectométricas/decamétricas (MF/HF) exigida pelas regras IV/10.2.1, IV/10.2.2 e IV/11.1.

No parágrafo 2.4.2 substituir o texto actual «as ajudas à navegação» por «o equipamento de navegação do navio».

No parágrafo 4.1 Substituir o texto actual «a iluminação exigida pelos parágrafos 2.1, 2.2 2.3» pelo seguinte: «A iluminação exigida pelos parágrafos 2.1, 2.2 e 2.3.1».

CAPÍTULO III

Meios e dispositivos de salvação

Regra III/1

Aplicação

Substituir o texto actual dos parágrafos 5 e 6 por:

5 — Relativamente aos navios construídos antes de 1 de Julho de 1986, os requisitos das regras 8, 9, 10, 18, 21.3, 21.4, 25, 26.3, 27.2, 27.3, 30.2.7 e da regra 19, nas condições nesta estabelecidas, aplicar-se-ão.

6 — Para os navios construídos antes de 1 de Fevereiro de 1992, a regra 6.2 será aplicada não mais tarde do que 1 de Fevereiro de 1995.

Regra III/6

Comunicações

Substituir o texto actual do parágrafo 1 por:

1 — O parágrafo 2 aplica-se aos navios de passageiros e aos de carga de arqueação bruta igual ou superior a 300 t. Para os navios construídos antes de 1 de Fevereiro de 1992, o parágrafo 2 será aplicado o mais tardar até 1 de Fevereiro de 1995. Todavia, os navios, com excepção dos navios de carga de arqueação bruta igual ou superior a 300 t mas inferior a 500 t que não satisfaçam aos requisitos do parágrafo 2, terão de satisfazer a todos os requisitos aplicáveis ⁽¹⁾ do capítulo III da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, em vigor antes de 1 de Fevereiro de 1992.

Substituir o texto actual do parágrafo 2 por:

2 — Meios de salvação de radiocomunicações:

2.1 — Radiotelefonos de ondas métricas (VHF):

2.1.1 — Todos os navios de passageiros e todos os navios de carga de arqueação bruta igual ou superior a 500 t devem dispor de, pelo menos, três radiotelefonos de ondas métricas (VHF). Os navios

de carga de arqueação bruta igual ou superior a 300 t mas inferior a 500 t devem dispor de, pelo menos, dois radiotelefonos de ondas métricas (VHF). Estes radiotelefonos devem satisfazer às especificações de funcionamento que não sejam inferiores às adoptadas pela Organização ⁽²⁾. Se um radiotelefone fixo de ondas métricas (VHF) está instalado numa embarcação ou jangada salva-vidas, deve satisfazer às especificações de funcionamento que não sejam inferiores às adoptadas pela Organização ⁽¹⁾.

2.1.2 — Os radiotelefonos de ondas métricas (VHF) instalados a bordo dos navios antes de 1 de Fevereiro de 1992 e que não satisfaçam plenamente às especificações de funcionamento adoptadas pela Organização podem ser aceites pela Administração até 1 de Fevereiro de 1999, desde que esta verifique que os mesmos são compatíveis com os radiotelefonos de ondas métricas (VHF) aprovados.

2.2 — Respondedor de radar de localização de sinistros:

Os navios de passageiros e os de carga de arqueação bruta igual ou superior a 500 t devem ter a cada bordo, pelo menos, um respondedor de radar. Os navios de carga de arqueação bruta igual ou superior a 300 t mas inferior a 500 t devem ter pelo menos um respondedor de radar. Estes respondedores de radar de localização de sinistros devem satisfazer às especificações de funcionamento que não sejam inferiores às adoptadas pela Organização ⁽³⁾. Os respondedores de radar ⁽⁴⁾ deverão ser acondicionados em locais tais que permitam ser colocados rapidamente em qualquer embarcação ou jangada salva-vidas diferente da ou das jangadas referidas na regra 26.1.4. Em alternativa, um respondedor de radar deve ser instalado em cada embarcação ou jangada salva-vidas, excepto nas indicadas na regra 26.1.4.

Regra III/10

Tripulação das embarcações e das jangadas salva-vidas e supervisão

Suprimir o parágrafo 6 actual.

Renumerar os parágrafos 7 e 8 actuais, que passam a parágrafos 6 e 7, respectivamente.

Regra III/38

Requisitos gerais aplicáveis às jangadas salva-vidas

Suprimir o parágrafo 3.2 actual.

Renumerar o parágrafo 3.3 actual, que passará a 3.2. Substituir o texto do parágrafo 5.1.14 actual por:

.14 — Um reflector radar eficaz, a menos que nas embarcações e jangadas salva-vidas esteja acondicionado um respondedor de radar de localização de sinistros.

Regra III/41

Requisitos gerais aplicáveis às embarcações salva-vidas

Substituir o texto actual do parágrafo 7.8 por:

7.8 — Toda a embarcação salva-vidas que disponha de um radiotelefone fixo de ondas métri-

cas (VHF) cuja antena esteja instalada separadamente deve possuir um dispositivo que permita uma instalação e uma fixação eficazes da antena na sua posição de utilização.

Substituir o texto actual do parágrafo 8.30 por:

.30 — Um reflector de radar eficaz, a menos que na embarcação salva-vidas esteja acondicionado um respondedor de radar de localização de sinistros.

Regra III/42

Embarcações salva-vidas parcialmente cobertas

Substituir o texto actual do parágrafo 5 por:

5 — Se um radiotelefone fixo de ondas métricas (VHF) está montado na embarcação salva-vidas, o mesmo deve ser instalado numa cabina com espaço suficiente para o equipamento e o operador. Não é necessária uma cabina separada se a estrutura da embarcação salva-vidas dispõe de um espaço abrigado que satisfaça à Administração.

CAPÍTULO IV

Substituir o actual texto do capítulo IV pelo seguinte:

Radiocomunicações

PARTE A

Generalidades

Regra 1

Aplicação

1 — Este capítulo aplica-se a todos os navios aos quais as presentes regras digam respeito e aos navios de carga de arqueação bruta igual ou superior a 300 t.

2 — O presente capítulo não se aplica aos navios abrangidos pelas disposições das presentes regras, enquanto navegarem nas águas dos Grandes Lagos da América do Norte e nas suas águas tributárias e comunicantes até ao limite leste, constituído pela saída inferior da comporta de Saint-Lambert, em Montreal, na província do Quebec, Canadá⁽⁵⁾.

3 — Para os fins do presente capítulo:

.1 — A expressão «navio construído» significa «todo o navio cuja quilha esteja assente ou cuja construção se encontre em fase equivalente»;

.2 — A expressão «fase equivalente de construção» indica a fase em que:

.2.1 — Começa uma construção identificável com um navio; e

.2.2 — A montagem de tal navio se tenha iniciado incluindo pelo menos 50 t ou 1% do peso estimado de todos os materiais da estrutura, se este último valor for inferior.

4 — Todos os navios devem satisfazer às regras 7.1.4 (NAVTEX) e 7.1.6 (EPIRB por satélite) o mais tardar até 1 de Agosto de 1993.

5 — Sujeito às disposições do parágrafo 4, a Administração deve assegurar-se de que todo o navio construído antes de 1 de Fevereiro de 1995:

.1 — Entre 1 de Fevereiro de 1992 e 1 de Fevereiro de 1999:

.1.1 — Satisfazer a todos os requisitos aplicáveis do presente capítulo; ou

.1.2 — Satisfaz a todos os requisitos aplicáveis do capítulo IV da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, em vigor antes de 1 de Fevereiro de 1992; e

.2 — Depois de 1 de Fevereiro de 1999, satisfaz a todos os requisitos aplicáveis do presente capítulo.

6 — Todo o navio construído em ou depois de 1 de Fevereiro de 1999 deve satisfazer a todos os requisitos aplicáveis do presente capítulo.

7 — Disposição alguma do presente capítulo pode impedir que um navio, um meio de salvação ou uma pessoa em perigo use qualquer meio ao seu dispor para chamar a atenção, indicar a sua posição e ser socorrido.

Regra 2

Termos e definições

1 — Para fins de aplicação do presente capítulo, as expressões seguintes têm o significado a seguir indicado:

.1 — «Comunicações ponte a ponte» designa as comunicações sobre segurança trocadas entre os locais onde os navios são normalmente governados;

.2 — «Escuta contínua» significa que a escuta de radiocomunicações em questão não deve ser interrompida a não ser durante os breves intervalos de tempo durante os quais a recepção do navio é prejudicada ou obstruída pelas suas próprias comunicações ou quando as instalações se encontram em manutenção ou verificação periódicas;

.3 — «Chamada selectiva digital (*DSC digital selective call*)» designa uma técnica que se baseia na utilização de códigos numéricos cuja aplicação permite a uma estação de radiocomunicações entrar em contacto com uma outra estação ou um grupo de estações e de lhes transmitir informações, satisfazendo às recomendações pertinentes da Comissão Consultiva Internacional das Radiocomunicações (CCIR);

.4 — «Telegrafia de impressão directa» designa técnicas de telegrafia automática conforme as recomendações pertinentes da Comissão Consultiva Internacional das Radiocomunicações (CCIR);

.5 — «Radiocomunicações gerais» designa o tráfego relativo à exploração e à correspondência pública, excluindo o de socorro, de urgência e de segurança, encaminhado por meios radioeléctricos;

.6 — «INMARSAT» designa a organização criada por força da Convenção que levou à formação da Organização Internacional de Satélites Marítimos (INMARSAT), adoptada em 3 de Setembro de 1976;

.7 — «Serviço NAVTEX Internacional» designa o serviço de radiodifusão coordenada e de recepção automática em 518 kHz de informações de se-

gurança marítima por meio de telegrafia de impressão directa de faixa estreita, em língua inglesa ⁽⁶⁾;

.8 — «Localização» designa a determinação do local onde se encontram navios, aeronaves, unidades ou pessoas em perigo;

.9 — «Informação de segurança marítima» designa os avisos aos navegantes e meteorológicos, as previsões meteorológicas e outras mensagens urgentes relacionadas com a segurança que são radiodifundidas para os navios;

.10 — «Serviço de satélites de órbita polar» designa um serviço que se baseia na utilização de satélites de órbita polar, os quais recebem e retransmitem os alertas de socorro emitidos por radiobalizas de localização de sinistros por satélite (EPIRB por satélite) e que determinam a posição delas;

.11 — «Regulamento das Radiocomunicações» designa o Regulamento das Radiocomunicações anexo, ou considerado como anexo, à mais recente Convenção Internacional das Telecomunicações em vigor;

.12 — «Área marítima A1» designa uma área situada no interior da zona de cobertura radioelétrica de, pelo menos, uma estação costeira de ondas métricas (VGF) e na qual a função de alerta DSC está continuamente disponível, tal como for estabelecida por um Governo Contratante ⁽⁷⁾.

.13 — «Área marítima A2» designa uma área, com exclusão da área marítima A1, situada no interior da zona de cobertura radioelétrica de, pelo menos, uma estação costeira funcionando em ondas hectométricas (MF) na qual a função de alerta DSC está continuamente disponível, tal como for estabelecida por um Governo Contratante;

.14 — «Área marítima A3» designa uma área, com exclusão das áreas marítimas A1 e A2, situada no interior da zona de cobertura de um satélite geoestacionário da INMARSAT, na qual a função de alerta está continuamente disponível;

.15 — «Área marítima A4» designa uma área situada fora das áreas marítimas A1, A2 e A3.

2 — Todas as outras expressões e abreviaturas utilizadas no presente capítulo e que são definidas no Regulamento das Radiocomunicações têm os significados dados pelo dito Regulamento.

Regra 3

Isenções

1 — Os Governos Contratantes consideram que é totalmente conveniente não se afastar dos requisitos do presente capítulo; todavia, a Administração pode conceder a título individual, a certos navios, isenções parciais ou condicionais dos requisitos das regras 7 a 11, desde que:

.1 — Tais navios obedeçam aos requisitos funcionais da regra 4; e

.2 — A Administração tenha tomado em consideração as consequências que tais isenções podem ter na eficácia geral do serviço e, por conseguinte, na segurança de todos os navios.

2 — Uma isenção somente pode ser concedida nos termos do parágrafo 1:

.1 — Se as condições que afectam a segurança são tais que a aplicação integral das regras 7 a 11 não é nem razoável nem necessária;

.2 — Em circunstâncias excepcionais, para uma única viagem fora da ou das áreas marítimas para as quais o navio está equipado; ou

.3 — Antes de 1 de Fevereiro de 1999, no caso de o navio ser retirado definitivamente do serviço num prazo de dois anos a contar de uma data prescrita na regra 1 para a aplicação de um requisito do presente capítulo.

3 — Cada administração deve submeter à Organização, logo que possível, a partir de 1 de Janeiro de cada ano, um relatório com as isenções concedidas nos termos dos parágrafos 1 e 2 durante o ano civil precedente, indicando os motivos da concessão de tais isenções.

Regra 4

Requisitos funcionais

1 — Todo o navio no mar deve poder:

.1 — Sob reserva das disposições das regras 8.1.1 e 10.1.4.3, emitir alertas de socorro no sentido navio-terra, utilizando, pelo menos, dois meios distintos e independentes usando cada um serviço de radiocomunicações diferente;

.2 — Receber alertas de socorro no sentido terra-navio;

.3 — Transmitir e receber alertas de socorro no sentido navio-navio;

.4 — Transmitir e receber comunicações de coordenação das operações de busca e salvamento;

.5 — Transmitir e receber comunicações na área do acidente;

.6 — Transmitir e, de acordo com os requisitos da regra v/12, g) e h), receber sinais destinados à localização ⁽⁸⁾;

.7 — Transmitir e receber ⁽⁹⁾ informações de segurança marítima;

.8 — Transmitir e receber radiocomunicações gerais de e para os sistemas ou redes de radiocomunicações de terra sob reserva das disposições da regra 15.8; e

.9 — Transmitir e receber comunicações ponte a ponte.

PARTE B

Compromissos dos Governos Contratantes ⁽¹⁰⁾

Regra 5

Serviços de radiocomunicações a assegurar

1 — Cada Governo Contratante compromete-se a estabelecer, se considerar que tal é possível e necessário, quer individualmente quer em colaboração com outros Governos Contratantes, infra-estruturas em terra adequadas, tendo em devida conta as recomendações da Organização ⁽¹¹⁾, a fim de assegurar os serviços de radiocomunicações espaciais e de terra seguintes:

.1 — Um serviço de radiocomunicações baseado na utilização de satélites geoestacionários do serviço móvel marítimo por satélite;

.2 — Um serviço de radiocomunicações baseado na utilização de satélites de órbita polar, do serviço móvel por satélite;

.3 — O serviço móvel marítimo na faixa 156 MHz-174MHz;

.4 — O serviço móvel marítimo nas faixas compreendidas entre 4000 kHz e 27 500 kHz; e

.5 — O serviço móvel marítimo nas faixas 415 kHz-535 kHz e 1605 kHz-4000 kHz.

2 — Cada Governo Contratante compromete-se a fornecer à Organização as informações pertinentes sobre as infra-estruturas em terra do serviço móvel marítimo, do serviço móvel por satélite e do serviço móvel marítimo por satélite estabelecidas para as áreas marítimas por ele designadas ao longo das suas costas.

PARTE C

Requisitos aplicáveis aos navios

Regra 6

Instalações radioeléctricas

1 — Todo o navio deve possuir instalações radioeléctricas que sejam capazes de satisfazer, no decurso da viagem prevista, aos requisitos funcionais prescritos na regra 4 e, a menos que esteja isento de acordo com a regra 3, aos requisitos da regra 7 e, conforme apropriado, aos requisitos de qualquer das regras 8, 9, 10 ou 11, na área ou áreas marítimas que atravessará durante a sua viagem prevista.

2 — Toda a instalação radioeléctrica deve:

.1 — Localizar-se de maneira que nenhuma interferência prejudicial de origem mecânica, eléctrica ou outra afete o seu bom funcionamento e de maneira a assegurar a sua compatibilidade electromagnética e a evitar qualquer interacção nefasta com os outros equipamentos e sistemas;

.2 — Localizar-se de maneira a assegurar o maior grau de segurança e de disponibilidade operacional possível;

.3 — Estar protegida dos efeitos prejudiciais da água, das temperaturas extremas e de outras condições ambientais desfavoráveis;

.4 — Dispor de uma instalação eléctrica fixa de iluminação fiável que seja independente das fontes de energia principal e de emergência de alimentação eléctrica do navio e que permita iluminar, de forma adequada, os comandos radioeléctricos necessários à utilização da instalação radioeléctrica; e

.5 — Ter afixado bem visível o indicativo de chamada, a identificação da estação do navio e outros códigos que possam ser necessários à exploração da instalação radioeléctrica.

3 — O comando de selecção dos canais radiofónicos em ondas métricas (VHF) necessários para a segurança da navegação deve estar imediatamente acessível na ponte de navegação junto ao local onde o navio é normalmente governado e, onde necessário, deverá haver meios que permitam realizar a comunicação radiotelefónica nas asas da ponte de navegação.

Esta última disposição pode ser satisfeita utilizando equipamentos portáteis de ondas métricas (VHF).

Regra 7

Equipamento radioeléctrico — Disposições gerais

1 — Todo o navio deve possuir:

.1 — Uma instalação de radiocomunicações de ondas métricas (VHF) que permita transmitir e receber:

.1.1 — Na frequência 156,525 MHz (canal 70) por meio de DSC ⁽¹²⁾. Deve ser possível iniciar a emissão de alerta de socorro no canal 70 a partir do local donde o navio é normalmente governado ⁽¹³⁾; e

.1.2 — Nas frequências 156,300 MHz (canal 6), 156,650 MHz (canal 13) e 156,800 MHz (canal 16), em radiotelegrafia;

.2 — Uma instalação de radiocomunicações que permita manter uma escuta contínua em DSC ⁽¹²⁾ no canal 70 em ondas métricas (VHF), que pode ser distinta da referida no parágrafo .1.1 ou a ela estar associada ⁽¹³⁾;

.3 — Um respondedor de radar de localização de sinistros funcionando na faixa de 9 GHz que:

.3.1 — Deve ser acondicionado de forma a poder ser utilizado facilmente; e

.3.2 — Pode ser um dos exigidos pela regra III/6.2.2. para as embarcações e jangadas salva-vidas;

.4 — Um receptor capaz de receber as radiodifusões do Serviço NAVTEX Internacional, se o navio efectua viagens internacionais numa área em que esteja assegurado um Serviço NAVTEX Internacional;

.5 — Um dispositivo radioeléctrico para recepção das informações de segurança marítima difundidas pelo sistema de chamada de grupo melhorada (EGC) da INMARSAT, se o navio efectua viagens numa zona coberta por INMARSAT na qual não está assegurado um Serviço NAVTEX Internacional. Podem, todavia, ser isentos da aplicação deste requisito os navios que efectuem viagens exclusivamente nas zonas onde está assegurado um serviço de difusão de telegrafia de impressão directa, em ondas decamétricas (HF), de informações de segurança marítima e que possuam os equipamentos para receber estas emissões ⁽¹⁴⁾;

.6 — Sob reserva das disposições da regra 8.3, uma radiobaliza de localização de sinistros por satélite (EPIRB por satélite) que deve:

.6.1 — Ser capaz de transmitir um alerta de socorro através do serviço de satélites de órbita polar funcionando na faixa dos 406 MHz ou, se o navio efectua apenas viagens no interior da cobertura da INMARSAT, através do serviço de satélites geoestacionários da INMARSAT, funcionando na faixa de 1,6 GHz ⁽¹⁵⁾;

.6.2 — Ser instalada num local de fácil acesso;

.6.3 — Poder ser facilmente libertada manualmente e capaz de ser transportada por uma única pessoa para bordo de uma embarcação ou jangada salva-vidas;

.6.4 — Poder libertar-se por si mesma se o navio se afundar e activar-se automaticamente quando flutuar; e

.6.5 — Poder ser activada manualmente.

2 — Até 1 de Fevereiro de 1999 ou até outra data fixada pela Comissão de Segurança Marítima, todo o navio deve ainda ser equipado com uma instalação de radiocomunicações constituída por um receptor de escuta na frequência de socorro de radiotelegrafia em 2182 kHz.

3 — Até 1 de Fevereiro de 1999, todo o navio deverá, a menos que efectue viagens unicamente em áreas marítimas A1, possuir um dispositivo que permita emitir o sinal de alarme radiotelefónico na frequência de 2182 kHz.

4 — A Administração pode isentar os navios construídos em ou depois de 1 de Fevereiro de 1997 dos requisitos dos parágrafos 2 e 3.

Regra 8

Equipamento radioeléctrico — Área marítima A1

1 — Além de satisfazer aos requisitos da regra 7, todo o navio que efectue viagens exclusivamente na área marítima A1 deve dispor de uma instalação radioeléctrica que possa iniciar a emissão de alertas de socorro, no sentido navio-terra, do local donde o navio é normalmente governado e que funcione:

.1 — Quer em ondas métricas (VHF) por DSC; este requisito pode ser satisfeito utilizando a EPIRB referida no parágrafo 3, instalando a radiobaliza junto ao local donde o navio é normalmente governado ou por activação a partir desse local;

.2 — Quer em 406 MHz através do serviço por satélite de órbita polar; este requisito pode ser satisfeito utilizando a EPIRB de satélite referida na regra 7.1.6, instalando a radiobaliza junto ao local donde o navio é normalmente governado ou por activação a partir desse local;

.3 — Quer em ondas hectométricas (MF) por DSC, se o navio efectua viagens no interior da zona de cobertura das estações costeiras equipadas com DSC funcionando em ondas hectométricas (MF);

.4 — Quer em ondas decamétricas (HF) por DSC;

.5 — Quer através do serviço de satélites geoestacionários da INMARSAT; esta prescrição pode ser satisfeita utilizando:

.5.1 — Uma estação terrena de navio INMARSAT⁽¹⁶⁾; ou

.5.2 — A EPIRB por satélite referida na regra 7.1.6, quer instalando-a junto ao local donde o navio é normalmente governado quer por activação a partir desse local.

2 — A instalação radioeléctrica de ondas métricas (VHF) referida na regra 7.1.1 deverá permitir também transmitir e receber radiocomunicações gerais por meio da radiotelegrafia.

3 — Os navios que efectuem viagens exclusivamente na área marítima A1 poderão, em lugar da EPIRB por satélite referida na regra 7.1.6, ter a bordo uma EPIRB que deve:

.1 — Ser capaz de emitir um alerta de socorro por DSC no canal 70 em ondas métricas (VHF) e dispor, para permitir a sua localização, de respondedor de radar de localização de sinistros funcionando na faixa dos 9 GHz;

.2 — Ser instalada num local de fácil acesso;

.3 — Poder ser facilmente libertada manualmente e capaz de ser transportada por uma única pessoa para bordo de uma embarcação ou de uma jangada salva-vidas;

.4 — Poder autolibertar-se se o navio se afundar e activar-se automaticamente quando flutuar; e

.5 — Poder ser activada manualmente.

Regra 9

Equipamento radioeléctrico — Áreas marítimas A1 e A2

1 — Além de satisfazer aos requisitos da regra 7, todo o navio que efectue viagens para além da área marítima A1, permanecendo, todavia, no interior da área A2, deve dispor:

.1 — De uma instalação radioeléctrica de ondas hectométricas (MF) que permita, para efeitos de socorro e de segurança, transmitir e receber nas frequências:

.1.1 — 2187,5 kHz por meio de DSC; e

.1.2 — 2182 kHz em radiotelegrafia;

.2 — De uma instalação radioeléctrica que permita manter uma escuta contínua em DSC na frequência 2187,5 kHz, a qual pode ser distinta da referida no parágrafo .1.1 ou a ela estar associada; e

.3 — Meios que permitam iniciar a emissão de alertas de socorro no sentido navio-terra, por intermédio de um serviço de radiocomunicações que não seja em ondas hectométricas (MF) e que funcione:

.3.1 — Quer em 406 MHz no serviço de satélites de órbita polar; este requisito pode ser satisfeito utilizando a EPIRB por satélite referida na regra 7.1.6, a qual pode ser instalada junto ao local donde o navio é normalmente governado ou por activação a partir desse local;

.3.2 — Quer em ondas decamétricas (HF) por DSC;

.3.3 — Quer através do serviço de satélites geoestacionários da INMARSAT; este requisito pode ser satisfeito utilizando:

.3.3.1 — O equipamento especificado no parágrafo 3.2; ou

.3.3.2 — A EPIRB por satélite referida na regra 7.1.6, instalada junto ao local donde o navio é normalmente governado ou por activação a partir desse local.

2 — As instalações radioeléctricas especificadas nos parágrafos 1.1 e 1.3 devem permitir iniciar a emissão de alertas de socorro a partir do local donde o navio é normalmente governado.

3 — Além disso, o navio deve poder transmitir e receber radiocomunicações gerais por meio de radiotelegrafia ou de telegrafia de impressão directa utilizando:

.1 — Quer uma instalação radioeléctrica funcionando nas frequências de trabalho compreendidas entre 1605 kHz e 4000 kHz ou 4000 kHz e 27 500 kHz. Este requisito pode ser satisfeito pela adição desta capacidade ao equipamento referido no parágrafo 1.1;

.2 — Quer uma estação terrena de navio INMARSAT.

4 — A Administração pode isentar da aplicação dos requisitos das regras 7.1.1.1 e 7.1.2 os navios construídos antes de 1 de Fevereiro de 1997 que efectuem viagens exclusivamente na área marítima A2, na condição de que estes navios, quando praticável, disponham de escuta contínua no canal 16 em ondas métricas (VHF). Esta escuta deve ser assegurada no local donde o navio é normalmente governado.

Regra 10

Equipamento radioeléctrico — Áreas marítimas A1, A2 e A3

1 — Além de satisfazer aos requisitos da regra 7, todo o navio que efectue viagens no exterior das áreas marítimas A1 e A2, permanecendo, todavia, no interior da área marítima A3, se não satisfizer os requisitos do parágrafo 2, deve dispor:

.1 — De uma estação terrena de navio INMARSAT que permita:

.1.1 — Transmitir e receber comunicações de socorro e de segurança utilizando a telegrafia de impressão directa;

.1.2 — Iniciar a transmissão e receber chamadas de socorro com prioridade;

.1.3 — Manter uma escuta para a recepção dos alertas de socorro transmitidos no sentido terra-navio, incluindo os que são destinados a zonas geográficas especificamente definidas;

.1.4 — Transmitir e receber radiocomunicações gerais utilizando quer a radiotelegrafia, quer a telegrafia de impressão directa; e

.2 — Uma instalação radioeléctrica de ondas hectométricas (MF) que permita, para fins de socorro e segurança, transmitir e receber nas frequências:

.2.1 — 2187,5 kHz por meio de DSC; e

.2.2 — 2182 kHz em radiotelegrafia; e

.3 — Uma instalação radioeléctrica que mantenha uma escuta contínua por DSC na frequência 2187,5 kHz, a qual pode ser distinta da referida em .2.1 ou com ela associada; e

.4 — Meios que permitam iniciar a transmissão de alertas de socorro no sentido navio-terra por um serviço de radiocomunicações que funcione:

.4.1 — Quer em 406 MHz no serviço de satélites de órbita polar; este requisito pode ser satisfeito utilizando a EPIRB referida na regra 7.1.6, instalada junto ao local donde o navio é normalmente governado ou por activação a partir desse local;

.4.2 — Quer em ondas decamétricas (HF) por DSC;

.4.3 — Quer através do serviço de satélites geoestacionários da INMARSAT, utilizando uma estação terrena de navio adicional ou ainda a EPIRB por satélite referida na regra 7.1.6, instalada junto ao local donde o navio é normalmente governado ou por activação a partir desse local.

2 — Além de satisfazer aos requisitos da regra 7, todo o navio que efectue viagens exteriores às áreas marítimas A1 e A2, permanecendo, todavia, no interior da área marítima A3, deve, se não satisfaz aos requisitos do parágrafo 1, dispor:

.1 — De uma instalação radioeléctrica de ondas hectométricas/decamétricas (MF/HF) que permita,

para fins de socorro e segurança, transmitir e receber em todas as frequências de socorro e de segurança das faixas compreendidas entre 1605 kHz e 4000 kHz e entre 4000 kHz e 27 500 kHz, por meio de:

.1.1 — DSC;

.1.2 — Radiotelegrafia;

.1.3 — Telegrafia de impressão directa; e

.2 — De um equipamento que permita manter uma escuta DSC nas frequências 2187,5 kHz e 8414 kHz e, pelo menos, numa das frequências de socorro e segurança em DSC 4207,5 kHz, 6312 kHz, 12 577 kHz ou 16 804,5 kHz; deve ser possível a todo o momento escolher qualquer destas frequências DSC de socorro e segurança. Este equipamento pode ser distinto do referido no parágrafo 1 ou com ele estar associado; e

.3 — De meios que permitam iniciar a transmissão de alertas de socorro no sentido navio-terra, num serviço de radiocomunicações que não utilize as ondas decamétricas (HF) e que funcione:

.3.1 — Quer em 406 MHz no serviço de satélites de órbita polar; este requisito pode ser satisfeito utilizando a EPIRB de satélite referida na regra 7.1.6, instalada junto ao local donde o navio é normalmente governado ou por activação a partir desse local;

.3.2 — Quer através do serviço de satélites geoestacionários da INMARSAT; este requisito pode ser satisfeito utilizando:

.3.2.1 — Uma estação terrena de navio INMARSAT; ou

.3.2.2 — A EPIRB de satélite referida na regra 7.1.6, instalada junto ao local donde é normalmente governado ou por activação a partir desse local; e

.4 — Além disso, os navios devem poder transmitir e receber radiocomunicações gerais por meio de radiotelegrafia ou de telegrafia de impressão directa, utilizando uma instalação radioeléctrica de ondas hectométricas/decamétricas (MF/HF) funcionando nas frequências de trabalho das faixas compreendidas entre 1605 kHz e 4000 kHz e entre 4000 kHz e 27 500 kHz. Este requisito pode ser satisfeito adicionando esta capacidade ao equipamento referido no parágrafo .1.

3 — As instalações radioeléctricas especificadas nos parágrafos .1.1, .1.2, .1.4, .2.1 e .2.3 devem permitir iniciar a transmissão dos alertas de socorro a partir do local donde o navio é normalmente governado.

4 — A Administração pode isentar da aplicação das regras 7.1.1.1 e 7.1.2 os navios construídos antes de 1 de Fevereiro de 1997 que efectuem viagens exclusivamente nas áreas marítimas A2 e A3, na condição de estes navios, quando praticável, disporem de escuta contínua no canal 16 de ondas métricas (VHF). Esta escuta deve ser assegurada no local donde o navio é normalmente governado.

Regra 11

Equipamento radioeléctrico — Áreas marítimas A1, A2, A3 e A4

1 — Além de satisfazer aos requisitos da regra 7, os navios que efectuem viagens em todas as áreas marítimas devem dispor de instalações e

do equipamento radioeléctrico referido na regra 10.2, com excepção do equipamento referido na regra 10.2.3.2, o qual não pode ser aceite como alternativa ao referido na regra 10.2.3.1, devendo este estar sempre instalado. Além disso, os navios que efectuem viagens em todas as áreas marítimas devem satisfazer à regra 10.3.

As administrações podem isentar da aplicação das regras 7.1.1.1 e 7.1.2 os navios construídos antes de 1 de Fevereiro de 1997 que efectuem viagens exclusivamente nas áreas marítimas A2, A3 e A4, na condição de estes navios disporem de escuta contínua no canal 16 de ondas métricas (VHF). Esta escuta deve estar assegurada no local donde o navio é normalmente governado.

Regra 12

Escutas

1 — Todo o navio no mar deve assegurar uma escuta contínua:

.1 — No canal 70, em ondas métricas (VHF) em DSC, se o navio, de acordo com os requisitos da regra 7.1.2, dispõe de uma estação radioeléctrica de ondas métricas (VHF);

.2 — Na frequência de socorro e de segurança 2187,5 kHz em DSC, se o navio, de acordo com os requisitos das regras 9.1.2 ou 10.1.3, dispõe de uma instalação radioeléctrica de ondas hectométricas (MF);

.3 — Nas frequências de socorro e de segurança 2187,5 kHz e 8414,5 kHz em DSC, bem como numa das frequências de socorro e segurança 4207,5 kHz, 6312 kHz, 12 577 kHz ou 16 804,5 kHz em DSC, conforme a hora do dia e a posição geográfica do navio, se este, de acordo com os requisitos das regras 10.2.2 ou 11.1, dispõe de uma instalação radioeléctrica de ondas hectométricas/decamétricas (MF/HF). Esta escuta pode ser assegurada por meio de um receptor de pesquisa;

.4 — Para os alertas de socorro transmitidos por satélites no sentido terra-navio, se este, de acordo com os requisitos da regra 10.1.1, dispõe de uma estação terrena de navio INMARSAT.

2 — Todo o navio, no mar, deve manter escuta radioeléctrica às radiodifusões de informação de segurança marítima na frequência ou nas frequências apropriadas, nas quais estas informações são difundidas para a zona onde o navio se encontra.

3 — Até 1 de Fevereiro de 1999, ou até outra data a fixar pela Comissão de Segurança Marítima, todo o navio no mar, quando praticável, deve manter escuta contínua no canal 16 em ondas métricas (VHF). Esta escuta deve ser mantida no local donde o navio é normalmente governado.

4 — Até 1 de Fevereiro de 1999 ou até outra data a fixar pela Comissão de Segurança Marítima, todo o navio no mar é obrigado a ter a bordo um receptor de escuta radiotelefónica que deve assegurar uma escuta contínua na frequência de socorro de radiotelefonía em 2182 kHz. Esta escuta deve ser mantida no local donde o navio é normalmente governado.

Regra 13

Fontes de energia

1 — Enquanto o navio permanecer no mar deverá dispor permanentemente de uma fonte de energia eléctrica suficiente para alimentar as instalações radioeléctricas e para carregar as baterias que fazem parte da ou das fontes de energia de reserva das instalações radioeléctricas.

2 — Uma ou várias fontes de energia eléctrica de reserva deverão estar disponíveis, em qualquer navio, para alimentar as instalações radioeléctricas, a fim de assegurar as comunicações de socorro e de segurança no caso de falha das fontes de energia eléctrica principal e de emergência do navio. A ou as fontes de energia de reserva devem possibilitar o funcionamento simultâneo da instalação radioeléctrica de ondas métricas (VHF) referida na regra 7.1.1 e, conforme a área ou áreas marítimas para as quais o navio está equipado, quer a instalação radioeléctrica de ondas hectométricas (MF) prescrita na regra 9.1.1, quer a instalação radioeléctrica de ondas hectométricas/decamétricas (MF/HF) prescrita nas regras 10.2.1 ou 11.1, quer a estação terrena de navio INMARSAT prescrita na regra 10.1.1 e qualquer das cargas adicionais mencionadas nos parágrafos 4, 5 e 8 pelo menos durante um período de:

.1 — Uma hora, nos navios construídos em ou depois de 1 de Fevereiro de 1995;

.2 — Uma hora, nos navios construídos antes de 1 de Fevereiro de 1995, se a fonte de emergência de energia eléctrica obedecer plenamente a todos os requisitos pertinentes da regra II-1/42 ou 43, incluindo os requisitos para alimentar as instalações radioeléctricas; e

.3 — Seis horas, nos navios construídos antes de 1 de Fevereiro de 1995, se a fonte de emergência de energia eléctrica não existir ou não satisfizer inteiramente a todos os requisitos pertinentes da regra II-1/42 ou 43, incluindo os requisitos para alimentar as instalações radioeléctricas (¹⁷).

Não é necessário que a ou as fontes de energia de reserva alimentem ao mesmo tempo as instalações eléctricas de ondas deca-métricas (HF) e de ondas hectométricas (MF) independentes.

3 — A ou as fontes de energia de reserva deverão ser independentes da fonte de potência de propulsão do navio e da rede eléctrica do navio.

4 — Onde, além da instalação radioeléctrica de ondas métricas (VHF), duas ou mais instalações radioeléctricas referidas no parágrafo 2 possam ser ligadas à ou às mesmas fontes de energia de reserva, estas deverão poder alimentar ao mesmo tempo, durante o período especificado, conforme o apropriado, nos parágrafos 2.1, 2.2 ou 2.3, a instalação eléctrica de ondas métricas (VHF); e:

.1 — Todas as outras instalações radioeléctricas que possam ser ligadas à fonte ou às fontes de energia de reserva ao mesmo tempo; ou

.2 — Aquelas das instalações radioeléctricas que consomem mais energia, se for possível ligar apenas uma delas à ou às fontes de energia de reserva simultaneamente com a de ondas métricas (VHF).

5 — A fonte ou fontes de energia de reserva podem ser utilizadas para a iluminação eléctrica prescrita na regra 6.2.4.

6 — Onde uma fonte de energia de reserva é constituída por uma ou várias baterias de acumuladores recarregáveis:

.1 — Deverão ser previstos meios de carga automática destas baterias com a capacidade de as recarregar até à capacidade mínima necessária, num período de dez horas; e

.2 — A capacidade de ou das baterias deverá ser verificada utilizando um método apropriado⁽¹⁸⁾, a intervalos que não ultrapassem os 12 meses, quando o navio não está no mar.

7 — O local e a instalação das baterias de acumuladores que constituem uma fonte de energia de reserva deverão ser de forma a assegurar:

.1 — A melhor qualidade do serviço;

.2 — Uma duração de vida razoável;

.3 — Um grau de segurança razoável;

.4 — Que as temperaturas das baterias permaneçam nos limites especificados pelo fabricante quer durante a carga quer fora de utilização; e

.5 — Que, quando se encontram completamente carregadas, as baterias forneçam, pelo menos, o número mínimo de horas de funcionamento prescrito, quaisquer que sejam as condições de tempo.

8 — Se for necessário, para que funcione correctamente uma instalação radioelétrica prescrita no presente capítulo, receber continuamente informações do equipamento de navegação ou de outros equipamentos do navio, deverão estar previstos os meios para garantir que estas informações lhe sejam fornecidas continuamente no caso de falha da fonte de energia eléctrica principal ou de emergência do navio.

Regra 14

Especificações de funcionamento

1 — Todo o equipamento ao qual se aplica o presente capítulo será de um tipo aprovado pela administração. Sob reserva do parágrafo 2 abaixo indicado, este equipamento deverá satisfazer às especificações de funcionamento apropriadas que não sejam inferiores às que tenham sido adoptadas pela Organização⁽¹⁹⁾.

2 — A Administração pode, a seu critério, isentar o equipamento instalado antes das datas referidas na regra 1 da plena aplicação das especificações de funcionamento pertinentes, na condição de que este equipamento seja compatível com o que satisfaz às especificações de funcionamento e tendo em devida conta os critérios que a Organização poderia adoptar em relação a estas especificações.

Regra 15

Requisitos de manutenção

1 — O equipamento deve ser concebido de forma que as unidades principais possam ser substituídas facilmente sem que haja necessidade de novas calibrações ou ajustes complicados.

2 — Sempre que possível, o equipamento será construído e instalado de forma a ser facilmente acessível para fins de inspecção e manutenção a bordo.

3 — Devem existir instruções adequadas que permitam a utilização e manutenção correcta do equipamento, tendo em conta as recomendações da Organização⁽²⁰⁾.

4 — Devem existir ferramentas e sobresselentes adequados que permitam a manutenção do equipamento.

5 — A Administração assegurar-se-á de que no equipamento radioelétrico prescrito no presente capítulo seja feita a manutenção de forma a garantir a disponibilidade das funções a executar de acordo com a regra 4 e a satisfazer às especificações de funcionamento recomendadas para este equipamento.

6 — A bordo dos navios que efectuem viagens nas áreas marítimas A1 e A2, a disponibilidade deve ser assegurada utilizando os métodos que a Administração tenha aprovado, tais como duplicação do equipamento, manutenção em terra, capacidade de manutenção electrónica de bordo ou uma combinação destes.

7 — A bordo dos navios que efectuem viagens nas áreas marítimas A3 e A4, a disponibilidade deverá ser assegurada utilizando uma combinação de, pelo menos, dois métodos, tais como duplicação do equipamento, manutenção em terra ou uma capacidade de manutenção electrónica de bordo, que a Administração tenha aprovado tendo em conta as recomendações da Organização.

8 — Além de todas as medidas razoáveis que devem ser tomadas para manter o equipamento em eficiente estado de funcionamento e para assegurar o cumprimento de todas as funções especificadas na regra 4, o deficiente funcionamento do equipamento destinado a assegurar as radiocomunicações gerais prescritas na regra 4.8 não deve ser considerado como impeditivo de o navio se fazer ao mar ou como razão suficiente para reter este navio num porto onde não existam facilidades prontamente disponíveis para proceder à reparação, desde que o navio possa assegurar todas as funções de socorro e de segurança.

Regra 16

Pessoal encarregado das radiocomunicações

Todo o navio deve ter a bordo pessoal qualificado em matéria de radiocomunicações de socorro e de segurança que satisfaça à Administração. O pessoal deve ser titular dos certificados especificados no Regulamento das Radiocomunicações, conforme apropriado, devendo qualquer deles ser designado o principal responsável pelas radiocomunicações durante as situações de socorro.

Regra 17

Registos radioelétricos

Existirá a bordo um registo que satisfaça à Administração e aos requisitos do Regulamento das Radiocomunicações contendo as ocorrências que digam respeito às radiocomunicações que possam ter importância para a salvaguarda da vida humana no mar.

CAPÍTULO V

Segurança da navegação

Regra 12

Equipamento de navegação do navio

Substituir o texto actual do parágrafo g) por:

g) Os navios de uma arqueação bruta igual ou superior a 500 t construídos em ou depois de 1 de Setembro de 1984 e os navios de uma arqueação bruta igual ou superior a 1600 t construídos antes de 1 de Setembro de 1984 devem dispor de uma instalação de radar. A partir de 1 de Fevereiro de 1995, esta instalação de radar deve poder funcionar na faixa dos 9 GHz. Além disso, depois de 1 de Fevereiro de 1995, os navios de passageiros, quaisquer que sejam as suas dimensões, bem como os navios de carga de uma arqueação bruta igual ou superior a 300 t, quando efectuarem viagens internacionais, devem dispor de uma instalação de radar capaz de funcionar na faixa dos 9 GHz. Os navios de passageiros de arqueação bruta inferior a 500 t, bem como os navios de carga de uma arqueação bruta igual ou superior a 300 t mas inferior a 500 t, podem ser isentos da aplicação dos requisitos do parágrafo r) à descrição da Administração, desde que o equipamento seja plenamente compatível com o respondedor de radar de localização de sinistros.

Substituir o texto actual do parágrafo h) por:

h) Os navios de uma arqueação bruta igual ou superior a 10 000 t devem dispor de duas instalações de radar capazes de funcionar independentemente uma da outra. A partir de 1 de Fevereiro de 1995, pelo menos uma destas instalações de radar deve ser capaz de funcionar na faixa dos 9 GHz.

Substituir o texto actual do parágrafo p) por:

p) Quando efectuarem viagens internacionais, os navios de uma arqueação bruta igual ou superior a 1600 t devem dispor de um radiogoniómetro. A Administração pode isentar um navio deste requisito se considerar que o uso deste equipamento não é razoável ou necessário ou se o navio dispõe de um outro equipamento de radionavegação que seja adequado para as viagens previstas.

Substituir o texto actual do parágrafo q) por:

q) Até 1 de Fevereiro de 1999, os navios de uma arqueação bruta igual ou superior a 1600 t construídos em ou depois de 25 de Maio de 1980 mas antes de 1 de Fevereiro de 1995, quando efectuarem viagens internacionais, devem dispor de um equipamento radioeléctrico que permita a rádio-orientação na frequência radiotelefónica de socorro.

Regra 14

Ajudas à navegação

Substituir o texto actual por:

Os Governos Contratantes comprometem-se a assegurar o estabelecimento e a manutenção de

ajudas à navegação na medida em que, segundo o seu parecer, tais medidas se justifiquem pela intensidade de navegação e pelo grau de risco; comprometem-se igualmente a assegurar que as informações relativas a estas ajudas sejam postas à disposição de todos os interessados.

Regra 21

Código Internacional de Sinais

Substituir o texto actual da regra 21 por:

Todos os navios que, de acordo com a presente Convenção, sejam obrigados a possuir instalações radioeléctricas devem ter a bordo o Código Internacional de Sinais. Esta publicação deve igualmente existir a bordo de qualquer outro navio que, segundo a opinião da Administração, possa ter necessidade de o usar.

APÊNDICE

Substituir os modelos actuais de certificado de segurança para navio de passageiros, de certificado de segurança de construção para navio de carga, de certificado de segurança do equipamento para navio de carga, de certificado de segurança radiotelefónica para navio de carga e de certificado de segurança radiotelefónica para navio de carga pelos seguintes:

Modelo de certificado de segurança para navio de passageiros

CERTIFICADO DE SEGURANÇA
PARA NAVIO DE PASSAGEIROS

O presente certificado deverá ser suplementado por uma relação de equipamento (modelo P).

(Selo oficial)

(Estado)

Para uma $\frac{\text{viagem internacional (}^1\text{)}}{\text{viagem internacional curta (}^1\text{)}}$

Emitido segundo as prescrições da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, e emendas em vigor, sob a autoridade do Governo de

...

(Nome do Estado)

por

...

(Pessoa ou organismo autorizado)

Características do navio (2):

Nome do navio ...
Distintivo do navio em número ou letras ...
Porto de registo ...
Arqueação bruta ...
Áreas marítimas para as quais o navio está certificado a operar (regra IV/2) ...
Número IMO (3) ...

Data do assentamento da quilha ou de estado semelhante da construção ou, onde aplicável, data em que se iniciaram trabalhos de uma grade transformação ou alteração ...

- Certifica:
- 1 — Que o navio foi vistoriado de acordo com os requisitos da regra 1/7 da Convenção.
- 2 — Que a vistoria mostrou:
- 2.1 — Que o navio satisfazia aos requisitos da Convenção no que diz respeito:
- .1 — À estrutura, às máquinas principais e auxiliares, às caldeiras e outros recipientes sujeitos a pressão;
- .2 — À disposição e pormenores relativos à compartimentagem estanque;
- .3 — Às linhas de carga de compartimentagem seguintes:

Linhas de carga de compartimentagem determinadas e marcadas no costado a meio navio (regra II-1/13).	Bordo livre	A preencher quando o espaço destinado a passageiros inclui os volumes seguintes, que podem ser ocupados quer por passageiros quer por carga.
C.1
C.2
C.3

- 2.2 — Que o navio obedecia aos requisitos da Convenção no que diz respeito às condições estruturais para a protecção contra incêndios, os sistemas e os dispositivos de protecção contra incêndios, de detecção e os planos de combate a incêndios;
- 2.3 — Que os meios de salvação e o equipamento das embarcações e jangadas salva-vidas e embarcações de socorro satisfaziam aos requisitos da Convenção;
- 2.4 — Que o navio estava munido de um aparelho lança-cabos e dos meios de radiocomunicações utilizados nos meios de salvação, de acordo com os requisitos da Convenção;
- 2.5 — Que o navio obedecia aos requisitos da Convenção relativamente às instalações radioeléctricas;
- 2.6 — Que o funcionamento do equipamento de radiocomunicações utilizado nos meios de salvação obedecia aos requisitos da Convenção;
- 2.7 — Que o navio cumpria os requisitos da Convenção no que diz respeito ao equipamento de navegação do navio, aos meios de embarque de pilotos e às publicações náuticas;
- 2.8 — Que o navio possuía luzes e sinais de navegação e meios para emitir sinais sonoros e de socorro, de acordo com os requisitos da Convenção e do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar em vigor;
- 2.9 — Que o navio obedecia a todos os outros requisitos pertinentes da Convenção.
- 3 — Que um certificado de isenção foi/não foi ⁽¹⁾ emitido.

O presente certificado é válido até ...

Emitido em ... (local de emissão do certificado).

... (Data da emissão) ... (Assinatura da pessoa autorizada a emitir o certificado)

(Selo ou carimbo, conforme apropriado, da autoridade que emite o certificado)

⁽¹⁾ Cortar o que não interessa.
⁽²⁾ Em alternativa, as características do navio podem também ser apresentadas sob a forma de tabela.
⁽³⁾ De acordo com a Resolução A.600(15) — Esquema Numérico da IMO de Identificação de Navios, esta informação pode ser incluída voluntariamente.

Modelo de certificado de segurança de construção para navio de carga

CERTIFICADO DE SEGURANÇA DE CONSTRUÇÃO PARA NAVIO DE CARGA

(Selo oficial) ... *(Estado)*

Emitido segundo as disposições da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, e emendas em vigor, sob a autoridade do Governo de

... (Nome do Estado)

por

... (Pessoa ou organismo autorizado)

Características do navio ⁽¹⁾:

Nome do navio ...
 Distintivo do navio em número ou letras ...

Porto de registo ...
 Arqueação bruta ...
 Porte do navio (toneladas métricas) ⁽²⁾ ...
 Número IMO ⁽³⁾ ...

Tipo de navio ⁽⁴⁾:

Petroleiro;
 Navio-tanque de produtos químicos;
 Navio-tanque de gás;
 Outro navio de carga não mencionado acima.

Data do assentamento da quilha ou estado equivalente de construção ou, onde aplicável, data em que se iniciaram trabalhos de uma grande transformação ou alteração ...

Certifica:

1 — Que o navio foi vistoriado conforme os requisitos da regra 1/10 da Convenção.

2 — Que a vistoria verificou que o estado do casco, das máquinas e do equipamento, conforme definido na regra acima mencionada, era satisfatório e que o navio cumpria os requisitos pertinentes dos capítulos II-1 e II-2 da Convenção (com excepção dos que se referem aos sistemas e dispositivos de protecção contra incêndios, de detecção e aos planos de combate a incêndios).

3 — Que um certificado de isenção foi/não foi ⁽⁴⁾ emitido.

O presente certificado é válido até ...

Emitido em ... (local de emissão do certificado).

... (Data de emissão) ... (Assinatura da pessoa autorizada a emitir o certificado)

(Selo ou carimbo, conforme apropriado, da autoridade que emite o certificado)

⁽¹⁾ Em alternativa, as características do navio podem também ser apresentadas sob a forma de tabela.
⁽²⁾ Somente para os petroleiros, navios-tanques de produtos químicos e navios-tanques de gás.
⁽³⁾ De acordo com a Resolução A.600(15) — Esquema Numérico da IMO de Identificação de Navios, esta indicação pode ser incluída voluntariamente.
⁽⁴⁾ Cortar o que não interessa.

Modelo de certificado de segurança do equipamento para navio de carga

CERTIFICADO DE SEGURANÇA DO EQUIPAMENTO PARA NAVIO DE CARGA

O presente certificado deverá ser suplementado por uma relação de equipamento (modelo E).

(Selo oficial) ... *(Estado)*

Emitido segundo as disposições da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, e emendas em vigor, sob a autoridade do Governo de

... (Nome do Estado)

por

... (Pessoa ou organização autorizada)

Características do navio ⁽¹⁾:

Nome do navio ...
 Distintivo do navio em número ou letras ...
 Porto de registo ...
 Arqueação bruta ...
 Porte do navio (toneladas métricas) ⁽²⁾ ...
 Comprimento do navio (regra III/3.10) ...
 Número IMO ⁽³⁾ ...

Tipo do navio ⁽⁴⁾:

Petroleiro;
 Navio-tanque de produtos químicos;

Navio-tanque de gás;
Outro navio de carga não mencionado acima.

Data do assentamento da quilha ou estado semelhante de construção ou, onde aplicável, data em que se iniciaram trabalhos de uma grande transformação ou alteração ...

Certifica:

1 — Que o navio foi vistoriado de acordo com os requisitos da regra 1/8 da Convenção.

2 — Que a vistoria mostrou:

2.1 — Que o navio satisfaz aos requisitos da Convenção no que diz respeito aos sistemas e dispositivos de protecção contra incêndios, de detecção e aos planos de combate a incêndios;

2.2 — Que os meios de salvação e o equipamento das embarcações das jangadas salva-vidas e embarcações de socorro satisfaziam aos requisitos da Convenção;

2.3 — Que o navio estava munido de um aparelho lança-cabos e dos meios de radiocomunicações utilizados nos meios de salvação de acordo com os requisitos da Convenção;

2.4 — Que o navio satisfazia aos requisitos da Convenção no que diz respeito ao equipamento de navegação de navio, aos meios de embarque de pilotos e às publicações náuticas;

2.5 — Que o navio possuía luzes e sinais de navegação e meios para emitir sinais sonoros e de socorro, conforme os requisitos da Convenção e do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar em vigor;

2.6 — Que o navio obedecia a todos os outros requisitos pertinentes da Convenção.

3 — Que o navio opera de acordo com a regra III/26.1.1.1 dentro dos limites da seguinte área de tráfego ...

4 — Que um certificado de isenção foi/não foi ⁽⁴⁾ emitido.

O presente certificado é válido até ...

Emitido em ... (local de emissão do certificado).

...
(Data de emissão) (Assinatura da pessoa autorizada a emitir o certificado)

(Selo ou carimbo, conforme apropriado, da autoridade que emite o certificado)

⁽¹⁾ Em alternativa, as características do navio podem também ser apresentadas sob a forma de tabela.

⁽²⁾ Somente para os petroleiros, navios-tanques de produtos químicos e navios-tanques de gás.

⁽³⁾ De acordo com a Resolução A.600(15) — Esquema Numérico da IMO de Identificação de Navios, esta informação pode ser incluída voluntariamente.

⁽⁴⁾ Cortar o que não interessa.

Modelo de certificado de segurança radioelétrica para navio de carga

CERTIFICADO DE SEGURANÇA RADIOELÉCTRICA PARA NAVIO DE CARGA

O presente certificado tem um suplemento com a relação de equipamento radioelétrico (modelo E).

(Selo oficial) (Estado)

Emitido segundo as disposições da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, e emendas em vigor, sob a autoridade do Governo de

...
(Nome do Estado)

por

...
(Pessoa ou organização autorizada)

Características do navio ⁽¹⁾:

Nome do navio ...
Distintivo do navio em número ou letras ...
Porto de registo ...
Arqueação bruta ...
Áreas marítimas nas quais o navio está certificado a operar (regra IV/2) ...
Número IMO ⁽²⁾ ...

Data do assentamento da quilha ou estado equivalente de construção ou, onde aplicável, data em que se iniciaram trabalhos de uma grande transformação ou alteração ...

Certifica:

1 — Que o navio foi vistoriado conforme as prescrições da regra 1/9 da Convenção.

2 — Que a vistoria mostrou:

2.1 — Que o navio satisfazia aos requisitos da Convenção no que diz respeito às instalações radioelétricas;

2.2 — Que o funcionamento do equipamento de radiocomunicações utilizado nos meios de salvação satisfazia aos requisitos da Convenção;

3 — Que um certificado de isenção foi/não foi ⁽³⁾ emitido.

O presente certificado é válido até ...

Emitido em ... (local de emissão do certificado).

...
(Data de emissão) (Assinatura da pessoa autorizada a emitir o certificado)

(Selo ou carimbo, conforme apropriado, da autoridade que emite o certificado)

⁽¹⁾ Em alternativa, as características do navio podem ser apresentadas sob a forma de tabela.

⁽²⁾ De acordo com a Resolução A.600(15) — Esquema Numérico da IMO de Identificação de Navios, esta informação pode ser incluída voluntariamente.

⁽³⁾ Cortar o que não interessa.

Modelo de certificado de isenção

CERTIFICADO DE ISENÇÃO

(Selo oficial) (Estado)

Emitido segundo as disposições da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, e emendas em vigor, sob a autoridade do Governo de

...
(Nome do Estado)

por

...
(Pessoa ou organização autorizada)

Características do navio ⁽¹⁾:

Nome do navio ...
Distintivo do navio em número ou letras ...
Porto de registo ...
Arqueação bruta ...
Número IMO ⁽²⁾ ...

Certifica que, sob a autoridade conferida pela regra ... da Convenção, o navio está isento dos requisitos ... da Convenção.

Condições, caso existam, em que o certificado de isenção é concedido: ...

Viagens, se aplicável, para as quais o certificado de isenção é concedido: ...

O presente certificado é válido até ... enquanto o certificado ..., ao qual este certificado está junto, permanecer válido.

Emitido em ... (local de emissão do certificado).

...
(Data de emissão) (Assinatura da pessoa autorizada a emitir o certificado)

⁽¹⁾ Em alternativa, as características do navio podem ser apresentadas sob a forma de tabela.

⁽²⁾ De acordo com a Resolução A.600(15) — Esquema Numérico da IMO de Identificação de Navios, esta informação pode ser incluída voluntariamente.

RESOLUÇÃO N.º 2

Relações de equipamento como suplementos ao certificado de segurança para navio de passageiros, ao certificado de segurança do equipamento para navio de carga e ao certificado de segurança radioeléctrica para navio de carga da Convenção SOLAS.

A Conferência:

Tendo adoptado as emendas à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974 (Convenção SOLAS) (daqui em diante designada «a Convenção»), respeitantes às radiocomunicações do Sistema Mundial de Socorro e de Segurança Marítima (GMDSS), nelas incluindo os modelos revistos do certificado de segurança para navio de passageiros, do certificado de segurança do equipamento para navio de carga e do certificado de segurança radioeléctrica para navio de carga;

Notando que a regra 1/12, a), v), da Convenção, conforme emendada, prescreve que os referidos certificados de segurança devem ter suplementos com relações de equipamento adoptadas pela presente Conferência;

Tendo considerado os projectos de modelos das relações de equipamento elaborados pela Comissão de Segurança Marítima na sua 55.ª sessão:

1 — Adopta os modelos de relações de equipamento como suplemento ao certificado de segurança para navio de passageiros, ao certificado de segurança do equipamento para navio de carga e ao certificado de segurança radioeléctrica para navio de carga, da Convenção SOLAS, juntos à presente resolução.

2 — Decide que as relações de equipamento em anexo à presente resolução deverão ser emendadas conforme os procedimentos prescritos no artigo VIII da Convenção, aplicáveis às emendas ao anexo à Convenção, com exclusão do capítulo I.

ANEXO

Relações de equipamento

Relação de equipamento para o certificado de segurança para navio de passageiros (modelo P)

A presente relação deve estar sempre junta ao certificado de segurança para navio de passageiros.

RELAÇÃO DE EQUIPAMENTO PARA SATISFAZER À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR, 1974, E EMENDAS DE 1988.

1 — Características do navio:

Nome do navio ...
Distintivo do navio em número ou letras ...
Número de passageiros para que o navio foi certificado ...
Número mínimo de pessoas com as qualificações exigidas para operar as instalações radioeléctricas ...

2 — Descrição dos meios de salvação:

	...	
	Bombordo	Estibordo
1	Número total de pessoas para as quais estão previstos meios de salvação .....	...
2	Número total de embarcações salva-vidas	...
2.1	Número total de pessoas que elas podem acomodar .....	...

		Bombordo	Estibordo
2.2	Número de embarcações salva-vidas parcialmente cobertas (regra III/42) .....	...	...
2.3	Número de embarcações salva-vidas parcialmente cobertas de adriagem automática (regra III/43) .....	...	...
2.4	Número de embarcações salva-vidas totalmente cobertas (regra III/44) .....	...	...
2.5	Outras embarcações salva-vidas:		
2.5.1	Número .....	...	...
2.5.2	Tipo .....	...	...
3	Número de embarcações salva-vidas com motor (incluídas no número total de embarcações salva-vidas acima referido)		...
3.1	Número de embarcações salva-vidas com projectores .....		...
4	Número de embarcações de socorro ...		...
4.1	Número de embarcações incluídas no total de embarcações salva-vidas indicadas acima .....		...
5	Jangadas salva-vidas:		
5.1	Jangadas salva-vidas que necessitam de dispositivos aprovados para as arriar na água:		
5.1.1	Número de jangadas salva-vidas .....		...
5.1.2	Número de pessoas que podem acomodar .....		...
5.2	Jangadas salva-vidas que não necessitam de dispositivos de tipo aprovado para as arriar na água:		
5.2.1	Número de jangadas salva-vidas .....		...
5.2.2	Número de pessoas que podem acomodar .....		...
6	Balsas:		
6.1	Número de balsas .....		...
6.2	Número de pessoas que podem ser suportadas .....		...
7	Número de bóias salva-vidas .....		...
8	Número de coletes de salvação .....		...
9	Fatos de imersão:		
9.1	Número total .....		...
9.2	Número de fatos satisfazendo às prescrições aplicáveis aos coletes de salvação .....		...
10	Número de meios de protecção térmica (1) .....		...
11	Instalações de radiocomunicações dos meios de salvação:		
11.1	Número de respondedores de radar de localização de sinistros .....		...
11.2	Número de equipamentos radiotelefónicos de VHF .....		...

3 — Descrição dos meios radioeléctricos:

Instalações		Equipamento a bordo
1	Sistemas primários:	
1.1	Instalação radioeléctrica de VHF:	
1.1.1	Codificador DSC .....	...
1.1.2	Receptor de escuta DSC .....	...
1.1.3	Radiotelefonía .....	...
1.2	Instalação radioeléctrica de MF:	
1.2.1	Codificador DSC .....	...
1.2.2	Receptor de escuta DSC .....	...
1.2.3	Radiotelefonía .....	...
1.3	Instalação radioeléctrica de MF/HF:	
1.3.1	Codificador DSC .....	...
1.3.2	Receptor de escuta DSC .....	...
1.3.3	Radiotelefonía .....	...
1.3.4	Radiotelegrafia de impressão directa ...	...
1.4	Estação terrena de navio INMARSAT	...
2	Meios secundários de alerta .....	...
3	Dispositivo para a recepção da informação de segurança marítima:	
3.1	Receptor NAVTEX .....	...
3.2	Receptor EGC .....	...

Instalações	Equipamento a bordo
3.3 Receptor de radiotelegrafia de impressão directa em HF
4 Radiobaliza de localização de sinistros por satélite:	
4.1 COSPAS-SARSAT
4.2 INMARSAT
5 Radiobaliza de localização de sinistros de VHF
6 Responder de radar de localização de sinistros do navio
7 Receptor de escuta funcionando na frequência radiotelefónica de socorro 2182 kHz (²)	...
8 Dispositivo gerador do sinal de alarme radiotelefónico 2182 kHz (²)

4 — Métodos utilizados para assegurar a disponibilidade das instalações radioeléctricas (regras IV/15.6 e 15.7):

4.1 — Duplicação do equipamento ...

4.2 — Manutenção em terra ...

4.3 — Capacidade de manutenção de bordo ...

5 — Navios construídos antes de 1 de Fevereiro de 1995 que não satisfazem a todos os requisitos aplicáveis do capítulo IV da Convenção emendada em 1988 (³).

	Prescrições das regras	Disposições existentes a bordo
Horas de escuta por operador
Número de operadores
Tem auto-alarme?
Tem instalação principal?
Tem instalação de reserva?
Os emissores principal e de reserva estão electricamente separados ou conjugados?

6 — Navios construídos antes de 1 de Fevereiro de 1992 que não satisfazem plenamente aos requisitos aplicáveis do capítulo III da Convenção emendada em 1988 (⁴):

	Disposições existentes a bordo
Instalação radiotelegráfica de embarcações salva-vidas com motor
Equipamento de radiocomunicações portátil para embarcações e jangadas salva-vidas
Radiobaliza de localização de sinistros para embarcações e jangadas salva-vidas (121,5 MHz e 243 MHz)
Equipamento radiotelefónico

Certifica que a presente relação está correcta em todos os seus aspectos.

Emitida em ... (local de emissão da relação).

(Data de emissão)

(Assinatura da pessoa devidamente autorizada a emitir a relação)

(Selo ou carimbo, conforme apropriado, da autoridade que emite a relação)

(¹) Com excepção dos prescritos nas regras III/38.5.1.24, III/41.8.31 e III/47.2.2.13.
(²) A menos que a Comissão de Segurança Marítima fixe outra data, este assunto não necessita de figurar na relação junta aos certificados emitidos depois de 1 de Fevereiro de 1999.

(³) Este assunto não necessita de figurar na relação junta aos certificados emitidos depois de 1 de Fevereiro de 1999.

(⁴) Esta secção não terá de figurar na relação junta aos certificados emitidos depois de 1 de Fevereiro de 1999.

(⁵) Esta secção não terá de figurar na relação junta aos certificados emitidos depois de 1 de Fevereiro de 1995.

Relação de equipamento para o certificado de segurança do equipamento para navio de carga (modelo E)

A presente relação deve estar sempre junta ao certificado de segurança do equipamento para navio de carga.

RELAÇÃO DE EQUIPAMENTO PARA SATISFAZER À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR, 1974, E EMENDAS DE 1988.

1 — Características do navio:

Nome do navio ...

Distintivo do navio em número ou letras ...

2 — Descrição dos meios de salvação:

	Número total de pessoas para as quais estão previstos meios de salvação		
		Bombordo	Estibordo
1	...		
2	Número total de embarcações salva-vidas .....	...	...
2.1	Número total de pessoas que elas podem acomodar .....	...	...
2.2	Número de embarcações salva-vidas parcialmente cobertas de adriagem automática (regra III/43) .....	...	...
2.3	Número de embarcações salva-vidas totalmente cobertas (regra III/44) .....	...	...
2.4	Número de embarcações salva-vidas munidas de um dispositivo automático de fornecimento de ar (regra III/45) .....	...	...
2.5	Número de embarcações salva-vidas protegidas contra incêndios (regra III/46) .....	...	...
2.6	Outras embarcações salva-vidas:		
2.6.1	Número .....	...	...
2.6.2	Tipo .....	...	...
2.7	Número de embarcações salva-vidas de arriar em queda livre:		
2.7.1	Totalmente cobertas (regra III/44) ..	...	...
2.7.2	Autónomas (regra III/45) .....	...	...
2.7.3	Protegidas contra incêndios (regra III/46) .....	...	...
3	Número de embarcações salva-vidas com motor (incluídas no número total de embarcações acima referido) .....	...	...
3.1	Número de embarcações salva-vidas munidas de projectores .....	...	...
4	Número de embarcações de socorro		
4.1	Número de embarcações incluídas no número total de embarcações salva-vidas acima referidas .....	...	...
5	Jangadas salva-vidas:		
5.1	Jangadas salva-vidas que necessitam de dispositivos aprovados para as arriar na água:		
5.1.1	Número de jangadas salva-vidas .....	...	...
5.1.2	Número de pessoas que podem acomodar .....	...	...
5.2	Jangadas salva-vidas que não necessitam de dispositivos aprovados para as arriar na água:		
5.2.1	Número de jangadas salva-vidas .....	...	...
5.2.2	Número de pessoas que podem acomodar .....	...	...
5.3	Número de jangadas salva-vidas prescritas na regra III/26.1.4 .....	...	...

	Bombordo	Estibordo
6	Número de bóias salva-vidas .....	...
7	Número de coletes de salvação .....	...
8	Fatos de imersão:	
8.1	Número total .....	...
8.2	Número de fatos que satisfazem às prescrições aplicáveis aos coletes de salvação .....	...
9	Número de meios de protecção térmica ⁽¹⁾
10	Instalações de radiocomunicações dos meios de salvação:	
10.1	Número de respondedores de radar de localização de sinistros .....	...
10.2	Número de equipamentos radiotelefónicos de VHF .....	...

3 — Navios construídos antes de 1 de Fevereiro de 1992 que não satisfazem plenamente às prescrições aplicáveis do capítulo III da Convenção e emendas de 1988 ⁽²⁾:

	Disposições existentes a bordo
Instalação radiotelegráfica de embarcações salva-vidas com motor
Equipamento de radiocomunicações portátil para embarcações e jangadas salva-vidas
Radiobaliza de localização de sinistros para embarcações e jangadas salva-vidas (121,5 MHz e 243 MHz)
Equipamento radiotelefónico

Certifica que a presente relação está correcta em todos os seus aspectos.

Emitida em ... (local de emissão da relação).

(Data de emissão)

(Assinatura da pessoa devidamente autorizada a emitir a relação)

(Selo ou carimbo, conforme apropriado, da autoridade que emite a relação)

⁽¹⁾ Com excepção dos prescritos nas regras m/38.5.1.24, m/41.8.31 e m/47.2.2.13.

⁽²⁾ Esta secção não deverá figurar na relação junta aos certificados emitidos depois de 1 de Fevereiro de 1995.

Relação de equipamento para o certificado de segurança radioeléctrica para navio de carga (modelo R)

A presente relação deve estar sempre junta ao certificado de segurança radioeléctrica para navio de carga.

RELAÇÃO DE EQUIPAMENTO RADIOELÉCTRICO PREVISTO PARA SATISFAZER À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR, 1974, E EMENDAS DE 1988.

1 — Características do navio:

Nome do navio ...
 Distintivo do navio, em número ou letras ...
 Número mínimo de pessoas com as qualificações exigidas para operar as instalações radioeléctricas ...

2 — Descrição dos meios radioeléctricos:

Instalações	Equipamento a bordo	
1	Sistemas primários:	
1.1	Instalação radioeléctrica de VHF:	
1.1.1	Codificador DSC .....	...
1.1.2	Receptor de escuta DSC .....	...
1.1.3	Radiotelegrafia .....	...
1.2	Instalação radioeléctrica de MF:	
1.2.1	Codificador DSC .....	...
1.2.2	Receptor de escuta DSC .....	...
1.2.3	Radiotelegrafia .....	...
1.3	Instalação radioeléctrica de MF/HF:	
1.3.1	Codificador DSC .....	...
1.3.2	Receptor de escuta DSC .....	...
1.3.3	Radiotelegrafia .....	...
1.3.4	Radiotelegrafia de impressão directa .....	...
1.4	Estação terrena de navio INMARSAT .....	...
2	Meios secundários de alerta .....	...
3	Dispositivos para a recepção da informação de segurança marítima:	
3.1	Receptor NAVTEX .....	...
3.2	Receptor EGC .....	...
3.3	Receptor de radiotelegrafia de impressão directa em HF .....	...
4	Radiobalizas de localização de sinistros por satélite:	
4.1	COSPAS-SARSAT .....	...
4.2	INMARSAT .....	...
5	Radiobaliza de localização de sinistros de VHF	
6	Respondedor de radar de localização de sinistro do navio .....	...
7	Receptor de escuta na frequência radiotelefónica de socorro 2182 kHz ⁽¹⁾
8	Dispositivo gerador do sinal de alarme radiotelefónico em 2182 kHz ⁽²⁾

3 — Métodos utilizados para assegurar a disponibilidade das instalações radioeléctricas (regras IV/15.6 e 15.7):

3.1 — Duplicação do equipamento ...

3.2 — Manutenção em terra ...

3.3 — Capacidade de manutenção de bordo ...

4 — Navios construídos antes de 1 de Fevereiro de 1995 que não satisfazem a todas as prescrições aplicáveis do capítulo IV da Convenção emendada em 1988 ⁽²⁾:

4.1 — Navios que devem possuir instalação radiotelegráfica conforme a Convenção em vigor antes de 1 de Fevereiro de 1992:

	Prescrições das regras	Disposições existentes a bordo
Horas de escuta por operador
Número de operadores
Tem auto-alarme?
Tem uma instalação principal?
Tem uma instalação de reserva?
Os emissores principal e de reserva estão electricamente separados ou conjugados?

4.2 — Navios que devem possuir instalação radiotelefónica conforme a Convenção em vigor antes de 1 de Fevereiro de 1992:

	Prescrições das regras	Disposições existentes a bordo
Horas de escuta
Número de operadores

Certifica que a presente relação está correcta em todos os seus aspectos.

Emitida em ... (local de emissão da relação).

(Data de emissão)

(Assinatura da pessoa devidamente autorizada a emitir a relação)

(Selo ou carimbo, conforme apropriado, da autoridade que emite a relação)

(¹) A menos que a Comissão de Segurança Marítima não fixe outra data, este assunto não necessita de figurar na relação junta aos certificados emitidos depois de 1 de Fevereiro de 1999.

(²) Este assunto não necessita de figurar na relação junta aos certificados emitidos depois de 1 de Fevereiro de 1999.

(³) Esta secção não necessita de figurar na relação junta aos certificados emitidos depois de 1 de Fevereiro de 1999.

RESOLUÇÃO N.º 3

Recomendação sobre a implementação antecipada de elementos do Sistema Mundial de Socorro e de Segurança Marítima (GMDSS)

A Conferência:

Tendo adoptado as emendas à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974 (Convenção SOLAS), respeitantes às radiocomunicações para a implementação do Sistema Mundial de Socorro e de Segurança Marítima (GMDSS);

Notando a Resolução A.617(15), intitulada «Implementação do sistema NAVTEX como componente do sistema mundial de avisos aos navegantes», que, entre outros, convida os Governos Membros a iniciar as difusões NAVTEX tão cedo quanto praticável;

Notando também que a utilização de estações terrenas de navio (SES) está prevista nas directivas sobre as equivalências de equipamento com o objectivo de colocar em serviço elementos do GMDSS (circular MSC/Cir. 417);

Notando ainda que no projecto de resolução da Assembleia sobre o uso a bordo de radiobalizas de localização de sinistros por satélite (EPIRB/SAT), aprovada pela Comissão de Segurança Marítima na sua 55.ª sessão, recomenda às administrações que encorajem a instalação de radiobalizas por satélite de libertação automática antes da data de entrada em vigor dos requisitos das emendas de 1988 ao capítulo IV da Convenção SOLAS sobre o uso a bordo de radiobalizas por satélite;

Notando especialmente que a Conferência Administrativa Mundial de Radiocomunicações para os Serviços Móveis, 1987, adoptou novas disposições do Regulamento das Radiocomunicações e adoptou a Resolução n.º 331, relativa à implementação das disposições do Sistema Mundial de Socorro e de Segurança Marítima (GMDSS) e a continuação das actuais disposições de socorro e de segurança, e ainda a Resolução n.º 322 (revista), relativa a estações costeiras e às estações terrenas costeiras com responsabilidade de escuta em certas frequências em ligação com a implementação das comunicações de socorro e segurança para o Sistema Mundial de Socorro e de Segurança Marítima (GMDSS);

Tendo em conta o facto de que os requisitos relativos à chamada selectiva digital (DSC) aplicáveis a todos os navios e os relativos à existência a bordo do equipamento telegráfico de impressão directa (NBDP) de ondas decamétricas (HF) aplicáveis aos navios de uma arqueação bruta igual ou superior a 300 t mas inferior a 1600 t devem ser mantidos em estudo, conforme a Resolução A.606(15), concernente à revisão e à avaliação do GMDSS;

Sendo de parecer que os elementos do GMDSS tais como o sistema NAVTEX, as SES, as EPIRB/SAT, a DSC e a NBDP em ondas decamétricas (HF) contribuirão de forma decisiva para a salvaguarda da vida humana no mar:

1 — Recomenda que o sistema NAVTEX, as EPIRB/SAT e as SES, como elementos do GMDSS, sejam introduzidas o mais cedo possível.

2 — Convida a Comissão de Segurança Marítima a manter estas questões em revisão e a tomar as medidas apropriadas para encorajar a utilização antecipada destes elementos.

3 — Pede instantemente à Comissão de Segurança Marítima para terminar a revisão da DSC para todos os navios e a da NBDP em ondas decamétricas (HF), conforme a Resolução A.606(15), antes de 1 de Fevereiro de 1992, e de examinar, entre outras, a possibilidade de utilizar a NBDP em ondas decamétricas (HF) como alternativa à DSC em ondas decamétricas (HF).

RESOLUÇÃO N.º 4

Recomendação sobre a implementação antecipada dos meios de salvação radioeléctricos do GMDSS

A Conferência:

Tendo adoptado as emendas à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974 (Convenção SOLAS), relativas às radiocomunicações para o Sistema Mundial de Socorro e de Segurança Marítima (GMDSS);

Notando que as emendas entrarão em vigor em 1 de Fevereiro de 1992 e que estas emendas incluirão novos requisitos de equipamento de radiocomunicações para os meios de salvação;

Notando ainda que os meios de salvação de radiocomunicações instalados antes de 1 de Fevereiro de 1992, em conformidade com as emendas de 1983 à Convenção SOLAS, deverão ser substituídos em 1 de Fevereiro de 1995 no que se refere às EPIRB de embarcações e jangadas salva-vidas e equipamentos radiotelefónicos de ondas métricas (VHF);

Reconhecendo que é necessário que o período de amortização do equipamento dos navios seja o mais longo possível;

Reconhecendo ainda que o uso, o mais cedo possível, dos meios de salvação radioeléctricos destinados ao GMDSS melhorará a segurança no mar;

Tendo em conta o facto de que não se exige que o novo equipamento prescrito para as embarcações e jangadas salva-vidas no âmbito do GMDSS possa dar o alerta antes da entrada em

serviço das radiobalizas de localização de sinistros por satélite (EPIRB/SAT):

1 — Recomenda às administrações para encorajar:

- a) A aplicação, no mais curto prazo, das disposições do GMDSS relativas aos meios de salvagem radioeléctricos, em preferência das emendas de 1983 à Convenção SOLAS, 1974;
- b) A existência a bordo dos navios de uma EPIRB/SAT ou a assegurar que estes satisfaçam, conforme aplicável, aos requisitos das regras III/6.2.1 ou 6.2.2 ou a estas duas regras das emendas SOLAS, 1983.

2 — Recomenda ainda que, sempre que existir a bordo um meio de transmissão de sinais para localização, as administrações aceitem uma EPIRB por satélite como equivalente às EPIRB das embarcações e lançadas salva-vidas prescritas na regra III/6.2.3 das emendas de 1983 à Convenção SOLAS de 1974.

RESOLUÇÃO N.º 5

Revisões dos requisitos da regra IV/15.7 da Convenção SOLAS

A Conferência:

Tendo adoptado as emendas à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974 (Convenção SOLAS), relativas às radiocomunicações para a implementação do Sistema Mundial de Socorro e de Segurança Marítima (GMDSS);

Reconhecendo que o funcionamento do GMDSS depende da implementação de forma eficaz do GMDSS pelos Governos Contratantes;

Reconhecendo ainda que os Governos Contratantes serão chamados a avaliar continuamente os requisitos do GMDSS e os meios de atingir os fins e os objectivos que ali são fixados;

Notando as disposições da regra IV/15.7, que remete para recomendações sobre os métodos de manutenção do equipamento, as quais deverão ser elaboradas pela Organização:

Pede à Comissão de Segurança Marítima que reveja, com intervalos regulares, os requisitos da regra IV/15.7 à luz da experiência adquirida.

Pede ainda ao Secretário-Geral para difundir os resultados destas revisões periódicas pelos Governos Contratantes para sua consideração.

RESOLUÇÃO N.º 6

Recomendação sobre a aplicação das disposições administrativas, financeiras e operacionais ao Sistema Mundial de Socorro e de Segurança Marítima (GMDSS).

A Conferência:

Tendo adoptado as emendas à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974 (Convenção SOLAS), relativas às

radiocomunicações para o Sistema Mundial de Socorro e de Segurança Marítima (GMDSS); Notando a Resolução A.607(15) da Assembleia sobre as disposições administrativas, financeiras e operacionais ligadas ao GMDSS, que convida especialmente a Comissão de Segurança Marítima a resolver as questões de fundo antes da presente Conferência;

Notando igualmente a Resolução A.523(13) da Assembleia sobre as despesas inerentes às mensagens de socorro, de urgência e de segurança encaminhadas pelo sistema INMARSAT;

Notando ainda que o Conselho da Organização Internacional de Satélites Marítimos (INMARSAT) decidiu, na sua 10.ª sessão, que nenhum custo seria aplicado a nível do segmento espacial às mensagens de socorro, conforme a sua definição no Regulamento das Radiocomunicações, e que um certo número de estações terrenas costeiras já aceitam encaminhar gratuitamente certos tipos de tráfego relacionados com a segurança, como os pareceres médicos, os avisos meteorológicos, os avisos de perigo para a navegação;

Tendo em conta o facto de que o Conselho da INMARSAT ainda não tomou uma decisão sobre os custos de todos os tipos de comunicações por satélite ligadas ao tráfego de socorro e de segurança incluído no GMDSS, entre outros os alertas de socorro em certas circunstâncias, a coordenação das operações de busca e de salvamento, os avisos meteorológicos, os comunicados de posição de navio, conforme descritos nos princípios de taxação actualizados pela segunda reunião de peritos sobre o financiamento das comunicações internacionais de socorro e de segurança por satélite;

Sendo de parecer que as disposições sobre o financiamento de todas as comunicações de socorro e de segurança via satélite devem ser concertadas tão rapidamente quanto possível:

1 — Convida o Conselho da INMARSAT a aprovar os princípios a aplicar na taxação, recomendados pela segunda reunião de peritos, bem como as disposições operacionais que podem facilitar o uso pelas administrações dos serviços da INMARSAT, os quais constituirão elementos importantes do GMDSS.

2 — Pede ao Secretário-Geral da Organização para submeter a presente resolução à atenção da:

- a) INMARSAT e solicitar ao director-geral que comunique à Organização a decisão que o Conselho da INMARSAT tome a este respeito;
- b) União Internacional das Telecomunicações (UIT) e convidar o Secretário-Geral para que solicite aos órgãos competentes da União que examinem com urgência os princípios de taxação e de taxação a ser aplicados pelo uso das redes de telecomunicações públicas no quadro do GMDSS.

3 — Pede à Comissão de Segurança Marítima para rever as disposições financeiras antes da data de implementação do GMDSS.

RESOLUÇÃO N.º 7**Recomendação sobre a codificação das radiobalizas de localização de sinistros por satélite que operam no sistema COSPAS-SARSAT****A Conferência:**

Tendo adoptado as emendas à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974 (Convenção SOLAS), relativas às radiocomunicações para o Sistema Mundial de Socorro e de Segurança Marítima (GMDSS);

Notando que a resolução da Conferência que recomenda a implementação antecipada de elementos do GMDSS, entre outros, faz referência às radiobalizas de localização de sinistros por satélite (EPIRB/SAT);

Notando ainda que o sistema COSPAS-SARSAT permite a utilização de diferentes protocolos para codificar as radiobalizas por satélite e que, em especial, a identificação pode ser feita quer por um número de série quer utilizando as identificações no serviço móvel marítimo, conforme definidas no Regulamento das Radiocomunicações da União Internacional das Telecomunicações;

Sendo de parecer que uma identificação segura e fiável dos navios em perigo contribui de forma determinante para uma boa condução das operações de busca e salvamento:

1 — Convida a Comissão de Segurança Marítima da Organização a examinar esta questão quer no aspecto operacional quer no aspecto técnico e a tomar medidas para que o protocolo utilizado de codificação das EPIRB permita uma identificação tão segura quanto possível dos navios em perigo.

2 — Convida o Conselho da COSPAS-SARSAT a examinar urgentemente a questão com a UIT, de acordo com as recomendações da CCIR, e a ajudar a Comissão de Segurança Marítima a tomar a sua decisão.

RESOLUÇÃO N.º 8**Promoção da cooperação técnica relativa ao GMDSS****A Conferência:**

Tendo adoptado as emendas à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974 (Convenção SOLAS), respeitantes às radiocomunicações para o Sistema Mundial de Socorro e de Segurança Marítima (GMDSS);

Consciente da importância que revestem as técnicas modernas de radiocomunicações para melhorar quer a salvaguarda da vida humana no mar quer a cooperação internacional ao nível dos recursos técnicos e científicos;

Reconhecendo que os Governos Contratantes da Convenção SOLAS, emendada em 1988, serão chamados a tomar disposições a fim de assegurar o funcionamento eficaz do GMDSS e a assumir plenamente a responsabilidade de tais disposições;

Convencida de que a promoção da cooperação técnica a nível intergovernamental permitirá acele-

rar a implementação da Convenção SOLAS, emendada em 1988, pelos Governos Contratantes que não possuem ainda recursos técnicos e científicos necessários;

Notando com satisfação que a Organização Marítima Internacional atribuiu, no seu programa geral, um elevado grau de prioridade à cooperação técnica:

1 — Regista com satisfação a assistência que a Organização fornece aos países em desenvolvimento para lhes permitir melhorar as suas instalações e serviços marítimos conforme as normas técnicas mundiais, incluindo as normas relativas às radiocomunicações.

2 — Pede instantemente aos Governos Contratantes, em consulta com a Organização Marítima Internacional e com a ajuda desta, para promoverem o fornecimento de apoio aos Estados que peçam assistência técnica e fornecer este apoio em condições comerciais razoáveis, quanto:

- a) À formação do pessoal necessário; e
- b) Ao fornecimento do equipamento e das instalações necessários para a implementação do GMDSS.

3 — Pede além disso instantemente aos Governos Contratantes para aplicarem as medidas acima referidas sem esperarem a entrada em vigor das emendas que ela adoptou.

4 — Convida a Organização, em colaboração com outras agências especializadas das Nações Unidas, conforme apropriado, especialmente a União Internacional das Telecomunicações e a Organização Meteorológica Mundial, a prosseguir nos esforços acima referidos e, quando necessário, a procurar a colaboração da Organização Hidrográfica Internacional, da Organização Internacional de Satélites Marítimos, do Conselho da COSPAS-SARSAT e da Universidade Marítima Mundial.

5 — Pede ao Secretário-Geral da Organização para se esforçar por obter os fundos necessários às ajudas aos Estados que requeiram uma assistência técnica para implementar as emendas que adoptou.

(¹) Regras III/6.2.3 e 6.2.4 e, quando aplicável, regras III/6.2.1, 6.2.2, 10.6, 38.3.2, 41.7.8 e 42.5 em vigor antes de 1 de Fevereiro de 1992 (emendas de 1983 à SOLAS). V. também a Resolução n.º 4 da Conferência GMDSS 1988.

(²) É feita referência às especificações de funcionamento dos radiotelefonos de ondas métricas (VHF) para embarcações e jangadas salva-vidas aprovadas pela Organização mediante a Resolução A.605(15).

(³) É feita referência às especificações de funcionamento dos respondedores de radar de localização de sinistros para embarcações e jangadas salva-vidas utilizadas nas operações de busca e salvamento, aprovadas pela Organização mediante a Resolução A.604(15).

(⁴) Um destes respondedores de radar pode ser o respondedor de radar prescrito pela regra IV/7.1.3.

(⁵) Estes navios estão sujeitos a requisitos especiais de radiocomunicações, para fins de segurança, conforme o acordo estabelecido entre o Canadá e os Estados Unidos da América.

(⁶) É feita referência ao manual NAVTEX aprovado pela Organização.

(⁷) É feita referência à recomendação sobre os serviços de radiocomunicações para o sistema mundial de socorro e de segurança marítima, a ser estabelecida pela Organização (v. MSC 55/25, anexo 3).

(⁸) É feita referência à Resolução A.614(15), sobre a existência a bordo de radares funcionando na faixa compreendida entre 9300 MHz e 9500 MHz, adoptada na 15.ª sessão da Assembleia.

(⁹) Note-se que os navios, enquanto no porto, podem ter necessidade de receber algumas informações de segurança marítima.

(¹⁰) 1 — Cada Governo Contratante não é obrigado a fornecer todos os serviços de radiocomunicações.

2 — Os requisitos devem ser especificados para as infra-estruturas em terra que devam cobrir as diversas áreas marítimas.

(¹¹) É feita referência à recomendação sobre os serviços de radiocomunicações a assegurar no sistema mundial de socorro e de segurança marítima, a ser estabelecida pela Organização (v. MSC 55/25, anexo 3).

(¹²) As prescrições a que devem obedecer todos os navios em matéria de chamada selectiva digital (DSC) e os navios de uma arqueação bruta igual ou superior a 300 t mas inferior a 1600 t em matéria de telegrafia de impressão directa de faixa estreita (NBDP) em ondas decamétricas (HF) serão mantidas em estudo, de acordo com a Resolução A.606(15) — Revisão e avaliação do GMDSS.

Salvo disposição em contrário, a presente nota aplica-se a todas as prescrições da Convenção relativas à DSC e NBDP.

(¹³) Certos navios podem estar isentos deste requisito (v. a regra 9.4).

(¹⁴) É feita referência à recomendação sobre a promulgação de informações de segurança marítima, a ser estabelecida pela Organização (v. MSC 55/25, anexo 8).

(¹⁵) Sob reserva de que instalações apropriadas de recepção e de processamento em terra estejam disponíveis em cada região oceânica coberta pelos satélites da INMARSAT.

(¹⁶) Pode satisfazer-se a este requisito utilizando as estações terrenas de navio INMARSAT que permitam assegurar comunicações bidireccionais, como as estações de tipo A ou C. Salvo disposição contrária, esta nota aplica-se a todos os requisitos do presente capítulo relativos a uma estação terrena de navio INMARSAT.

(¹⁷) A título indicativo, recomenda-se a utilização da fórmula a seguir indicada, para determinar a quantidade de electricidade que deve fornecer a fonte de energia de reserva a cada instalação radioelétrica, requerida para as condições de socorro: metade do consumo da corrente necessária para a transmissão mais consumo da corrente necessária para a recepção mais consumo da corrente de quaisquer cargas adicionais.

(¹⁸) Um meio de verificar a capacidade de uma bateria de acumuladores consiste em descarregá-la novamente utilizando a corrente e os tempos normais de exploração (dez horas, por exemplo). O estado da carga pode ser verificado a qualquer momento, mas é conveniente, ao fazê-lo, não descarregar muito a bateria quando o navio está no mar.

(¹⁹) É feita referência às especificações de funcionamento apropriadas a seguir indicadas, que a Organização adoptou pelas resoluções mencionadas ou a ser desenvolvidas pela Organização.

1 — Equipamento de telegrafia de impressão directa de faixa estreita para recepção de avisos aos navegantes e meteorológicos e de informações urgentes destinadas aos navios [Resolução da Assembleia A.525(13)];

2 — Requisitos gerais aplicáveis ao equipamento radioelétrico de bordo que faça parte do futuro sistema mundial de socorro e de segurança marítima [Resolução da Assembleia A.569(14)];

3 — Estações terrenas de navio que assegurem as comunicações bidireccionais [Resolução da Assembleia A.608(15)];

4 — Instalações radioelétricas de ondas métricas (VHF) de comunicações vocais e de chamada selectiva digital [Resolução da Assembleia A.609(15)];

5 — Instalações radioelétricas de bordo de ondas hectométricas (MF) de comunicações vocais e de chamada selectiva digital [Resolução da Assembleia A.610(15)];

6 — Instalações radioelétricas de bordo de ondas hectométricas e dacométricas (MF/HF) de comunicações vocais, de impressão directa e faixa estreita e de chamada selectiva digital [Resolução da Assembleia A.613(15)];

7 — Radiobalizas de localização de sinistros de satélite de autolibertação, operando em 406 MHz [Resolução da Assembleia A.611(15)];

8 — Respondedores de radar de localização de sinistros para embarcações e jangadas salva-vidas destinados a serem utilizados nas operações de busca e de salvamento [Resolução da Assembleia A.604(15)];

9 — Radiobalizas de localização de sinistros de ondas métricas (VHF) de autolibertação [Resolução da Assembleia A.612(15)];

10 — Estações terrenas de navio INMARSAT tipo C para transmitir e receber comunicações de telegrafia de impressão directa (MSC 55/25, anexo 4);

11 — Equipamento de chamada de grupo melhorada (MSC 55/25, anexo 5);

12 — Radiobalizas de localização de sinistros por satélite de autolibertação operando em 1,6 GHz por intermédio dos satélites geostacionários do sistema INMARSAT (MSC 55/25, anexo 7);

13 — Dispositivos de libertação e activação automáticas para equipamento de radiocomunicações de socorro (MSC 55/25, anexo 6).

(²⁰) É feita referência à recomendação sobre os requisitos gerais aplicáveis ao equipamento radioelétrico de bordo que fará parte do futuro sistema mundial de socorro e de segurança marítima [Resolução A.569(14)].

MINISTÉRIOS DA AGRICULTURA

Decreto-Lei n.º 206/92

de 2 de Outubro

O bom funcionamento da política agrícola comum e do mercado comum dos produtos agrícolas, bem como a perspectiva da supressão dos controlos veterinários nas fronteiras tendo em vista a realização do mercado interno para os produtos sujeitos a tais controlos, torna necessário o reforço da colaboração entre as autoridades encarregadas em cada Estado membro da aplicação das regulamentações veterinária e zootécnica.

Consequentemente, convém definir as regras segundo as quais as autoridades competentes dos Estados membros devem prestar-se mutuamente assistência e colaborar com a Comissão das Comunidades Europeias, tendo em vista assegurar a boa aplicação das regulamentações veterinária e zootécnica, nomeadamente pela prevenção e investigação das infracções a essas regulamentações, bem como pela investigação de quaisquer procedimentos que sejam ou pareçam ser contrários a essas regulamentações.

Tendo em vista assegurar a boa aplicação das legislações veterinárias e zootécnica, o Conselho das Comunidades Europeias adoptou a Directiva n.º 89/608/CEE do Conselho, de 21 de Novembro, relativa à assistência mútua entre as autoridades administrativas dos Estados membros e à colaboração entre estas e a Comissão das Comunidades Europeias.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 201.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º O presente diploma transpõe para a ordem jurídica nacional a Directiva n.º 89/608/CEE do Conselho, de 21 de Novembro, relativa à assistência mútua entre as autoridades administrativas dos Estados membros e à colaboração entre estas e a Comissão das Comunidades Europeias, tendo em vista assegurar a boa aplicação das legislações veterinária e zootécnica.

Art. 2.º As normas técnicas de execução do presente diploma são objecto de portaria do Ministro da Agricultura.

Art. 3.º Compete à Direcção-Geral da Pecuária, na qualidade de autoridade sanitária e zootécnica nacional, o controlo e a aplicação da disciplina instituída pelo presente diploma e pela portaria referida no artigo anterior.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 27 de Agosto de 1992. — *Aníbal António Cavaco Silva* — *Arlindo Marques da Cunha*.

Promulgado em 16 de Setembro de 1992.

Publique-se.

O Presidente da República, MÁRIO SOARES.

Referendado em 20 de Setembro de 1992.

O Primeiro-Ministro, *Aníbal António Cavaco Silva*.