



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 308-B, DE 2024

(Da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional)

Mensagem nº 641/2023

Ofício nº 901/2023

Aprova os textos das Resoluções MSC.239(83), MSC.240(83), MSC.256(84), MSC.257(84), MSC.258(84), 269(85), 282(86) e MSC.283(86), com as respectivas emendas, à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS), de 1974, adotadas pelo Comitê de Segurança Marítima (Maritime Safety Committee – MSC) da Organização Marítima Internacional (International Maritime Organization – IMO), entre 2007 e 2009; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. PAULO ALEXANDRE BARBOSA); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa (relatora: DEP. LAURA CARNEIRO).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:
VIAÇÃO E TRANSPORTES; E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

APRECIACÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

III - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:

- Parecer da relatora
- Parecer da Comissão



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , **DE 2024**
(MENSAGEM Nº 641/2023)

Aprova os textos das Resoluções MSC.239(83), MSC.240(83), MSC.256(84), MSC.257(84), MSC.258(84), 269(85), 282(86) e MSC.283(86), com as respectivas emendas, à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS), de 1974, adotadas pelo Comitê de Segurança Marítima (Maritime Safety Committee – MSC) da Organização Marítima Internacional (International Maritime Organization – IMO), entre 2007 e 2009.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Ficam aprovados os textos das Resoluções MSC.239(83), MSC.240(83), MSC.256(84), MSC.257(84), MSC.258(84), 269(85), 282(86) e MSC.283(86), com as respectivas emendas, à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (*International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS*), de 1974, adotadas pelo Comitê de Segurança Marítima (*Maritime Safety Committee – MSC*) da Organização Marítima Internacional (*International Maritime Organization – IMO*), entre 2007 e 2009.

Parágrafo único. Ficam sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em denúncia ou em revisão das referidas Resoluções, bem como quaisquer ajustes complementares na Convenção ou nas Resoluções, que, nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

Apresentação: 19/06/2024 19:27:27.890 - MESA

PDL n.308/2024

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 12 de junho de 2024.

Deputado **Lucas Redecker**
Presidente



MENSAGEM N.º 641, DE 2023

(Do Poder Executivo)

Ofício nº 901/2023

Emendas à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), de 1974, adotadas pelo Comitê de Segurança Marítima (MSC) da Organização Marítima Internacional (IMO), entre 2007 e 2009.

DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE
RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL;
VIAÇÃO E TRANSPORTES; E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART 54 RICD).

PROPOSIÇÃO SUJEITA À APRECIÇÃO DO PLENÁRIO
REGIME DE TRAMITAÇÃO: PRIORIDADE (ART 151, II, RICD)

APRECIÇÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

MENSAGEM Nº 641

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do disposto no art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição, submeto à elevada consideração de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos dos Senhores Ministro de Estado das Relações Exteriores e Ministro de Estado da Defesa, os textos das emendas à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), de 1974, adotadas pelo Comitê de Segurança Marítima (MSC) da Organização Marítima Internacional (IMO), entre 2007 e 2009.

Brasília, 28 de novembro de 2023.



Brasília, 30 de Agosto de 2023

Senhor Presidente da República,

Submetemos à sua elevada consideração, para posterior envio ao Congresso Nacional, o anexo projeto de Mensagem que encaminha o texto das Emendas Modificativas à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), aprovadas pelo Comitê de Segurança Marítima da Organização Marítima Internacional (IMO), entre 2007 e 2009.

2. A Convenção SOLAS, adotada no âmbito da IMO, em 1974, estabelece padrões mínimos sobre construção de navios, dotação de equipamentos de segurança, procedimentos de emergência, inspeções e emissão de certificados. No Brasil, a Convenção SOLAS foi promulgada pelo Decreto nº 87.186, de 18/5/1982.

3. Entre 2007 e 2009, o Comitê de Segurança Marítima (MSC) da IMO aprovou as seguintes emendas modificativas à Convenção SOLAS:

- i) Resolução MSC.239(83), de 2007, em vigor desde 2009;
- ii) Resolução MSC.240(83), de 2007, em vigor desde 2009;
- iii) Resolução MSC.256(84), de 2008, em vigor desde 2010;
- iv) Resolução MSC.257(84), de 2008, em vigor desde 2010;
- v) Resolução MSC.258(84), de 2008, em vigor desde 2010;
- vi) Resolução MSC.269(85), de 2008, em vigor desde 2011;
- vii) Resolução MSC.282(86), de 2009, em vigor desde 2011; e
- viii) Resolução MSC.283(86), de 2009, em vigor desde 2011.

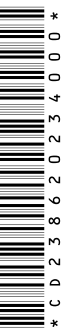
4. Considerando que as referidas emendas estão em vigor no direito internacional, inclusive para o Brasil, e tendo em vista as relevantes atualizações do texto da Convenção SOLAS, a Marinha do Brasil manifestou interesse na internalização dos referidos atos no ordenamento brasileiro, nos termos do Ofício nº 10-63/EMA-MB, de 17/03/2011.

5. À luz do exposto, e com vistas ao encaminhamento do assunto à apreciação do Congresso Nacional, em conformidade com o Artigo 84, inciso VIII, combinado com o Artigo 49, inciso I da Constituição Federal, submetemos-lhe o anexo projeto de Mensagem, acompanhado de cópias autênticas das emendas à Convenção SOLAS aprovadas pelo Comitê de Segurança Marítima da IMO, entre 2007 e 2009.



Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: José Múcio Monteiro Filho, Mauro Luiz Iecker Vieira



RESOLUÇÃO MSC.240(83)
(adotada em 12 de Outubro de 2007)

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

O COMITÊ DE SEGURANÇA MARÍTIMA

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

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

TENDO CONSIDERADO, em sua octogésima terceira sessão, emendas ao Protocolo SOLAS de 1988, propostas e disseminadas de acordo com o Artigo VIII(b)(i) da Convenção e com o Artigo VI do Protocolo SOLAS de 1988,

1. ADOTA, de acordo com o Artigo VIII(b)(iv) da Convenção e com o Artigo VI do Protocolo SOLAS de 1988, emendas ao apêndice do Anexo do Protocolo SOLAS de 1988, cujo texto é apresentado no Anexo da presente resolução;
2. DETERMINA, de acordo com o Artigo VIII(b)(vi)(2)(bb) da Convenção e com o Artigo VI do Protocolo SOLAS de 1988, que as mencionadas emendas deverão ser consideradas como tendo sido aceitas em 1º de Janeiro de 2009, a menos que, antes daquela data, mais de um terço das Partes do Protocolo SOLAS de 1988, ou Partes cujas frotas mercantes reunidas constituam pelo menos 50% da arqueação bruta da frota mercante mundial, tenham notificado suas objeções às emendas;
3. CONVIDA as Partes envolvidas a observarem que, de acordo com o Artigo VIII(b)(vii)(2) da Convenção e com o Artigo VI do Protocolo SOLAS de 1988, as emendas deverão entrar em vigor em 1º de Julho de 2009, dependendo da sua aceitação de acordo com o parágrafo 2 acima;
4. RECOMENDA às Partes envolvidas que, por ocasião da primeira vistoria de renovação realizada após 1º de Julho de 2009, emitam certificados de acordo com as emendas anexadas;



5. SOLICITA ao Secretário-Geral, de acordo com o Artigo VIII(b)(v) da Convenção e com o Artigo VI do Protocolo SOLAS de 1988, que transmita a todas as Partes do Protocolo SOLAS de 1988 cópias autenticadas da presente resolução e do texto das emendas contidas no Anexo;
6. SOLICITA AINDA ao Secretário-Geral que transmita cópias desta resolução e do seu Anexo aos Membros da Organização que não sejam Partes do Protocolo SOLAS de 1988. .

ANEXO

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

APÊNDICE

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

Apresentação: 29/11/2023 20:29:00.000 - Mesa

MSC n.641/2023

Modelo de Certificado de Segurança para Navios de Passageiros

1 Após o parágrafo 2.9 existente, na seção que inicia com a palavra “ CERTIFICA-SE “, são acrescentados os seguintes parágrafos 2.10 e 2.11 novos:

“2.10. o navio estava/não estava/¹ sujeito a um projeto e a arranjos alternativos de acordo com a Regra II-2/17 da Convenção;

2.11 um Documento de aprovação do projeto e de arranjos alternativos para a segurança contra incêndio está/não está/¹ apenso a este Certificado.

¹ Suprimir como for adequado.”

2 Na tabela do parágrafo 2.1.3, na seção que inicia com a palavra “ CERTIFICA-SE “, a referência à “Regra II-1/13” é substituída pela referência à “Regra II-1/18⁴”, as palavras “C.1, C.2, C.3” são substituídas por “P.1, P.2, P.3” e é acrescentada a seguinte nota de rodapé:

⁴ Para navios construídos antes de 1º de Janeiro de 2009, deve ser utilizada a anotação relativa à subdivisão, “C.1, C.2 e C.3” que for aplicável.

Modelo de Certificado de Segurança da Construção para Navio de Carga

3 Após o parágrafo 4 existente, na seção que inicia com a palavra “ CERTIFICA-SE “, são acrescentados os seguintes parágrafos 5 e 6 novos:

“5 o navio estava/não estava/⁴ sujeito a um projeto e a arranjos alternativos de acordo com a Regra II-2/17 da Convenção;

6 um Documento de aprovação do projeto e de arranjos alternativos para a segurança contra incêndio está/não está/⁴ apenso a este Certificado.

⁴ Suprimir como for adequado.”

Modelo de Certificado de Segurança de Equipamentos de Navio de Carga

4 Após o parágrafo 2.6 existente, na seção que inicia com as palavras “ CERTIFICA-SE “, são acrescentados os seguintes parágrafos 2.7 e 2.8 novos:



RESOLUÇÃO MSC.240(83)

“2.7 . o navio estava/não estava/⁴ sujeito a um projeto e a arranjos alternativos de acordo com a Regra II-2/17 da Convenção;

2.8 um Documento de aprovação do projeto e de arranjos alternativos para a segurança contra incêndio está/não está/⁴ apenso a este Certificado.

⁴ Suprimir como for adequado.”

Modelo de Certificado de Segurança de Navio de Carga

5 Após o parágrafo 2.10 existente, na seção que inicia com as palavras “ CERTIFICA-SE “ , são acrescentados os seguintes parágrafos 2.11 e 2.12 novos:

“2.11 o navio estava/não estava/⁴ sujeito a um projeto e a arranjos alternativos de acordo com a Regra II-2/17 da Convenção;

2.12 um Documento de aprovação do projeto e de arranjos alternativos para a segurança contra incêndio está/não está/⁴ apenso a este Certificado.

⁴ Suprimir como for adequado.”



RESOLUÇÃO MSC.239(83)
(adotada em 12 de Outubro de 2007)

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

O COMITÊ DE SEGURANÇA MARÍTIMA

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

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

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

1. ADOTA, de acordo com o Artigo VIII(b)(iv) da Convenção, emendas à Convenção, cujo texto é apresentado no Anexo da presente resolução;
2. DETERMINA, de acordo com o Artigo VIII(b)(vi)(2)(bb) da Convenção, que as mencionadas emendas deverão ser consideradas como tendo sido aceitas em 1º de Janeiro de 2009, a menos que, antes daquela data, mais de um terço dos Governos Contratantes da Convenção, ou Governos Contratantes cujas frotas mercantes reunidas constituam pelo menos 50% da arqueação bruta da frota mercante mundial, tenham notificado suas objeções às emendas;
3. CONVIDA os Governos Contratantes da SOLAS a observarem que, de acordo com o Artigo VIII(b)(vii)(2) da Convenção, as emendas deverão entrar em vigor em 1º de Julho de 2009, dependendo da sua aceitação de acordo com o parágrafo 2 acima;
4. SOLICITA ao Secretário-Geral, de acordo com o Artigo VIII(b)(v) da Convenção, que transmita a todos os Governos Contratantes da Convenção cópias autenticadas da presente resolução e do texto das emendas contidas no Anexo;
5. SOLICITA AINDA ao Secretário-Geral que transmita cópias desta resolução e do seu Anexo aos Membros da Organização que não sejam Governos Contratantes da Convenção.



RESOLUÇÃO MSC.239(83)

ANEXO

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

CAPÍTULO IV RADIOCOMUNICAÇÕES

PARTE A GERAL

- 1 É acrescentada a seguinte nova Regra 4-1 após a Regra 4 existente:

“Regra 4-1

Provedores de satélites do GMDSS

O Comitê de Segurança Marítima deverá estabelecer os critérios, procedimentos e medidas para a avaliação, reconhecimento, inspeção e supervisão da prestação de serviços de satélites de comunicação móveis no Sistema Marítimo Global de Socorro e Salvamento (GMDSS), de acordo com o disposto neste capítulo.”

CAPÍTULO VI TRANSPORTE DE CARGAS

- 2 É acrescentada a seguinte nova Regra 5-1 após a Regra 5 existente:

“Regra 5-1

Folhas de dados de segurança do material

Deverá ser fornecida aos navios que transportam cargas constantes do Anexo I da MARPOL, como definido no Apêndice I do Anexo I do Protocolo de 1988 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, 1973, e óleos combustíveis marítimos, uma folha de dados de segurança do material, antes do embarque dessas cargas, elaborada com base nas recomendações elaboradas pela Organização.*

* Consultar as Recomendações para folhas de dados de segurança do material (MSDS) para cargas constantes do Anexo I da MARPOL e óleos combustíveis marítimos, adotadas pela Organização através da Resolução MSC.150(77), como possa vir a ser emendada.”

APÊNDICE CERTIFICADOS



Modelo do Certificado de Segurança para Navios de Passageiros

3 Na tabela do parágrafo 2.1.3, na seção que inicia com a palavra “ CERTIFICA-SE, a referência à “Regra II-1/13” é substituída pela referência à “Regra II-1/18⁴”, as palavras “C.1, C.2, C.3” são substituídas por “P.1, P.2, P.3” e é acrescentada a seguinte nota de rodapé:

^{“4} Para navios construídos antes de 1º de Janeiro de 2009, deve ser utilizada a anotação relativa à subdivisão, “C.1, C.2 e C.3”, que for aplicável.

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

4 Na tabela do parágrafo 2.1.3, na seção que inicia com as palavras “ISTO É PARA CERTIFICAR:”, do Modelo de Certificado de Segurança para Navio de Passageiro com Propulsão Nuclear, a referência à “Regra II-1/13” é substituída por uma referência à “Regra II-1/18³”, as palavras “C.1, C.2, C.3” são substituídas por “P.1, P.2, P.3” e é acrescentada a seguinte nota de rodapé:

^{“3} Para navios construídos antes de 1º de Janeiro de 2009, deve ser utilizada a anotação relativa à subdivisão, “C.1, C.2 e C.3”, que for aplicável.

5 Após o parágrafo 2.10 existente, na seção que inicia com as palavras “ISTO É PARA CERTIFICAR:”, são acrescentados os seguintes parágrafos 2.11 e 2.12 novos:

“2.11. o navio estava/não estava/¹ sujeito a um projeto e a arranjos alternativos de acordo com a Regra II-2/17 da Convenção;

2.12 um Documento de aprovação do projeto e de arranjos alternativos para a segurança contra incêndio está/não está/¹ apenso a este Certificado.

¹ Suprimir como for adequado.”

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

6 Após o parágrafo 2.9 existente, na seção que inicia com as palavras “ISTO É PARA CERTIFICAR:”, são acrescentados os seguintes parágrafos 2.10 e 2.11 novos:

“2.10. o navio estava/não estava/³ sujeito a um projeto e a arranjos alternativos de acordo com a Regra II-2/17 da Convenção;

2.11 um Documento de aprovação do projeto e de arranjos alternativos para a segurança contra incêndio está/não está/³ apenso a este Certificado.

³ Suprimir como for adequado.”



RESOLUÇÃO MSC.256(84)
(adotada em 16 de Maio de 2008)

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

O COMITÊ DE SEGURANÇA MARÍTIMA

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

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

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

1. ADOTA, de acordo com o Artigo VIII(b)(iv) da Convenção, emendas à Convenção, cujo texto é apresentado no Anexo da presente resolução;
2. DETERMINA, de acordo com o Artigo VIII(b)(vi)(2)(bb) da Convenção, que as mencionadas emendas deverão ser consideradas como tendo sido aceitas em 1º de Julho de 2009, a menos que, antes daquela data, mais de um terço dos Governos Contratantes da Convenção, ou Governos Contratantes cujas frotas mercantes reunidas constituam pelo menos 50% da arqueação bruta da frota mercante mundial, tenham notificado suas objeções às emendas;
3. CONVIDA os Governos Contratantes da SOLAS a observarem que, de acordo com o Artigo VIII(b)(vii)(2) da Convenção, as emendas deverão entrar em vigor em 1º de Janeiro de 2010, dependendo da sua aceitação de acordo com o parágrafo 2 acima;
4. RECOMENDA aos Governos Contratantes envolvidos que, por ocasião da primeira vistoria de renovação realizada em 1º de Janeiro de 2010 ou depois, emitam certificados de acordo com as emendas anexadas;
5. SOLICITA ao Secretário-Geral, de acordo com o Artigo VIII(b)(v) da Convenção, que transmita a todos os Governos Contratantes da Convenção cópias autenticadas da presente resolução e do texto das emendas contidas no Anexo;
6. SOLICITA AINDA ao Secretário-Geral que transmita cópias desta resolução e do seu Anexo aos Membros da Organização que não sejam Governos Contratantes da Convenção.



ANEXO

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

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

Regra 3-4 – Dispositivos de reboque de emergência em navios-tanque

1 A Regra 3-4 existente é substituída pela seguinte:

“Regra 3-4

Dispositivos e procedimentos de reboque de emergência

1 Dispositivos de reboque de emergência em navios-tanque

- 1.1 A bordo de todo navio-tanque com pelo menos 20.000 toneladas de porte bruto deverão ser instalados dispositivos de reboque de emergência nas duas extremidades.
- 1.2 Para navios-tanque construídos em 1º de Julho de 2002 ou depois:
 - .1 em caso de falta da energia principal no navio a ser rebocado, os dispositivos deverão ser capazes de serem utilizados rapidamente a qualquer momento e de permitir uma conexão fácil com o navio rebocador. Pelo menos um dos dispositivos de reboque de emergência deverá ser montado previamente para permitir uma utilização rápida; e
 - .2 os dispositivos de reboque de emergência localizados nas duas extremidades deverão ter uma resistência adequada, levando em conta o tamanho e o porte bruto do navio e as forças esperadas em condições de mau tempo. O projeto, a construção e os testes do protótipo dos dispositivos de reboque de emergência deverão ser aprovados pela Administração, com base nas Diretrizes elaboradas pela Organização.*
- 1.3 Para navios-tanque construídos antes de 1º de Julho de 2002, o projeto e a construção dos dispositivos de reboque de emergência deverão ser aprovados pela Administração, com base nas Diretrizes elaboradas pela Organização.*

2 Procedimentos de reboque de emergência em navios

- 2.1 Este parágrafo se aplica a:
 - .1 todos os navios de passageiros, no máximo até 1º de Janeiro de 2010;
 - .2 navios de carga construídos em 1 de Janeiro de 2010 ou depois; e
 - .3 navios de carga construídos antes de 1º de Janeiro de 2010, no máximo até 1º de Janeiro de 2012.



RESOLUÇÃO MSC.256(84)

2.2 Os navios deverão ser dotados de um procedimento de reboque de emergência específico para o navio. Esse procedimento deverá ser realizado a bordo do navio para utilização em situações de emergência, e deverá basear-se nos dispositivos existentes e nos equipamentos disponíveis a bordo do navio.

2.3 O procedimento** deverá incluir:

- .1 planos dos conveses de vante e de ré, mostrando os possíveis dispositivos de reboque de emergência;
- .2 uma relação dos equipamentos existentes a bordo que podem ser utilizados para reboque de emergência;
- .3 meios e métodos de comunicação; e
- .4 exemplos de procedimentos, para facilitar o preparo e a realização das operações de reboque de emergência.”

* Consultar as Diretrizes sobre dispositivos de reboque de emergência para navios-tanque, adotadas pelo Comitê de Segurança Marítima através da Resolução MSC.35(63), como emendada.

** Consultar as Diretrizes para armadores/operadores sobre o preparo dos procedimentos de reboque de emergência (MSC.1/Circ.1255).

2 É acrescentada a seguinte Regra 3-9 nova após a Regra 3-8 existente:

“Regra 3-9

Meios de embarque em navios e de desembarque de navios

1 Os navios construídos em 1º de Janeiro de 2010 ou depois deverão ser dotados de meios de embarque e de desembarque para utilização no porto e em operações relacionadas com o porto, como pranchas e escadas de portaló, de acordo com o parágrafo 2, a menos que a Administração considere que o cumprimento de um dispositivo específico não é razoável nem prático.*

2 Os meios de embarque e de desembarque exigidos no parágrafo 1 deverão ser construídos e instalados com base nas diretrizes elaboradas pela Organização.**

3 Para todos os navios, os meios de embarque e de desembarque deverão ser inspecionados e mantidos** em condições adequadas à sua utilização pretendida, levando em conta quaisquer restrições relativas ao carregamento do navio com segurança. Todos os cabos utilizados para sustentar os meios de embarque e de desembarque deverão ser mantidos como especificado na Regra III/20.4.”

* As circunstâncias em que o cumprimento pode ser considerado como não sendo razoável ou prático podem abranger aquelas em que o navio:

- .1 tem uma borda livre pequena e é dotado de rampas para embarque; ou
- .2 é empregado em viagens entre portos designados, em que haja escadas de portaló/escadas para embarque (plataformas) adequadas.

** Consultar as Diretrizes para construção, instalação, manutenção e inspeção/vistoria de escadas de portaló e pranchas, a serem elaboradas pela Organização.

CAPÍTULO II-2

CONSTRUÇÃO – PROTEÇÃO CONTRA INCÊNDIO, DETECÇÃO DE INCÊNDIO E



EXTINÇÃO DE INCÊNDIO

Regra 10 – Combate a incêndio

- 3 É acrescentado o seguinte parágrafo 4.1.5 novo, após o parágrafo 4.1.4 existente:

“4.1.5 Por ocasião da primeira docagem programada, realizada após 1º de Janeiro de 2010, os sistemas fixos de extinção de incêndio que utilizam dióxido de carbono, para a proteção de compartimentos de máquinas e compartimentos de bombas de carga em navios construídos antes de 1º de Julho de 2002, deverão atender ao disposto no parágrafo 2.2.2 do Capítulo 5 do Código de Sistemas de Segurança Contra Incêndio.”

Regra 19 – Transporte de mercadorias perigosas

- 4 No parágrafo 4, são suprimidas as palavras “como definido na Regra VII/2”.

Regra 20 – Proteção de veículos, compartimentos da categoria especial e compartimentos ro-ro

- 5 O parágrafo 6.1.4 existente é substituído pelo parágrafo 6.1.4 a seguir e é acrescentado o novo parágrafo 6.1.5, após o parágrafo 6.1.4, como se segue:

“6.1.4 A exigência deste parágrafo deverá se aplicar a navios construídos em 1º de Janeiro de 2010 ou depois. Navios construídos em 1º de Julho de 2002 ou depois, e antes de 1º de Janeiro de 2020, deverão atender às exigências anteriormente aplicáveis do parágrafo 6.1.4, como emendado através da Resolução MSC.99(73). Quando houver instalados sistemas fixos que utilizam borrião de água sob pressão, tendo em vista a grave perda de estabilidade que poderia ocorrer devido à grande quantidade de água que se acumula no convés, ou nos conveses, durante o funcionamento do sistema fixo de borrião de água sob pressão, deverão ser providos os seguintes dispositivos:

- .1 em navios de passageiros:

- .1.1 nos compartimentos localizados acima do convés das anteparas, deverão ser instalados embornais, de modo a assegurar que aquela água seja rapidamente descarregada diretamente para o mar, levando em conta as diretrizes elaboradas pela Organização*;

- 1.2.1 em navios ro-ro de passageiros, as válvulas de descarga dos embornais, instaladas com um meio de fechamento seguro, capazes de serem acionadas de um local acima do convés das anteparas de acordo com as exigências da Convenção Internacional sobre Linhas de Carga em vigor, deverão ser mantidas abertas enquanto os navios estiverem no mar;

- 1.2.2 qualquer acionamento das válvulas mencionadas no parágrafo 6.1.4.1.2.1 deverá ser registrado no livro de quarto;

- .1.3 nos compartimentos localizados abaixo do convés das anteparas, a Administração pode exigir a instalação de meios de bombeamento e de esgoto, além das exigências da Regra II-1/35-1. Neste caso, o sistema de esgoto deverá ser dimensionado para remover pelo menos 125% da capacidade total das bombas do sistema de borrião de água e do número exigido de esguichos de incêndio, levando em conta as diretrizes elaboradas pela Organização*. As válvulas do sistema de esgoto deverão poder ser acionadas de fora do compartimento protegido, de um local nas proximidades dos



RESOLUÇÃO MSC.256(84)

controles do sistema de extinção de incêndio. Os pocetos do porão deverão ter uma capacidade de armazenamento suficiente e deverão estar dispostos junto às chapas do costado do navio, separados uns dos outros de uma distância não superior a 40 m em cada compartimento estanque à água;

- .2 em navios de carga, os dispositivos de esgoto e de bombeamento deverão ser tais que impeçam a formação de superfícies livres. Neste caso, o sistema de esgoto deverá ser dimensionado para remover pelo menos 125% da capacidade total das bombas do sistema de boriffo de água e do número exigido de esguichos de incêndio, levando em conta as diretrizes elaboradas pela Organização*. As válvulas do sistema de esgoto deverão poder ser acionadas de fora do compartimento protegido, de um local nas proximidades dos controles do sistema de extinção de incêndio. Os pocetos do porão deverão ter uma capacidade de armazenamento suficiente e deverão estar dispostos junto às chapas do costado do navio, separados uns dos outros de uma distância não superior a 40 m em cada compartimento estanque à água. Se isto não for possível, os efeitos adversos do peso da água e da superfície livre sobre a estabilidade deverão ser levados em conta na medida em que for considerada necessária pela Administração ao aprovar as informações sobre estabilidade**. Essas informações deverão ser incluídas nas informações fornecidas ao comandante, como exigido pela Regra II-1/5-1.

6.1.5 Em todos os navios, nos compartimentos fechados para veículos, nos compartimentos ro-ro e nos compartimentos da categoria especial em que houver instalados sistemas fixos de extinção que utilizam boriffo de água sob pressão, deverá haver meios para impedir o entupimento dos dispositivos de esgoto, levando em conta as diretrizes elaboradas pela Organização*. Os navios construídos antes de 1º de Janeiro de 2010 deverão atender às exigências deste parágrafo por ocasião da primeira vistoria realizada depois de 1º de Janeiro de 2010.”

* Consultar as Diretrizes para sistemas de esgoto em compartimentos fechados para veículos, em compartimentos ro-ro e em compartimentos da categoria especial, a serem elaboradas pela Organização.

** Consultar as Recomendações sobre sistemas fixos de extinção de incêndio para compartimentos da categoria especial, adotadas pela Organização através da Resolução A.123(V).

CAPÍTULO III EQUIPAMENTOS SALVA-VIDAS E OUTROS DISPOSITIVOS

Regra 6 – Comunicações

- 6 O parágrafo 2.2 existente é substituído pelo seguinte:

“2.2 Dispositivos de localização para busca e salvamento

Pelo menos um dispositivo de localização para busca e salvamento deverá ser levado em cada bordo de todo navio de passageiros e de todo navio de carga com uma arqueação bruta igual a 500 ou mais. Pelo menos um dispositivo de localização para busca e salvamento deverá ser levado em todo navio de carga com uma arqueação bruta igual a 300 ou mais, mas de arqueação bruta inferior a 500. Os dispositivos de localização para busca e salvamento deverão possuir os padrões de desempenho aplicáveis, não inferiores aos adotados pela Organização*. Os dispositivos de localização para busca e salvamento** deverão ser acondicionados em locais



tais que permitam que possam ser colocados rapidamente em qualquer embarcação de sobrevivência, com exceção da balsa, ou balsas salva-vidas exigidas pela Regra 31.1.4. Alternativamente, em cada embarcação de sobrevivência, com exceção daquelas exigidas pela regra 31.1.4, deverá ser acondicionado um dispositivo de localização para busca e salvamento. Nos navios que levam pelo menos dois dispositivos de localização para busca e salvamento e que são dotados de embarcações salva-vidas de queda livre, um desses dispositivos de localização para busca e salvamento deverá ser acondicionado numa embarcação salva-vidas de queda livre e o outro deverá estar localizado nas proximidades do passadiço, de modo que possa ser utilizado a bordo e estar pronto para ser transferido para qualquer das outras embarcações de sobrevivência.”

* Consultar a Recomendação sobre os padrões de desempenho para transpondedores radar de embarcações de sobrevivência para uso em operações de busca e salvamento, adotada pela Organização através da Resolução MSC.247(83) (A.802(19), como emendada) e a Recomendação sobre os padrões de desempenho para o transmissor de Busca e Salvamento AIS (AIS SART) para embarcações de sobrevivência, adotada pela Organização através da Resolução MSC.246(83).

** Um desses dispositivos de localização para busca e salvamento pode ser o dispositivo de localização para busca e salvamento exigido pela Regra IV/7.1.3.

Regra 26 – Exigências adicionais para navios ro-ro de passageiros

7 O parágrafo 2.5 existente é substituído pelo seguinte:

“2.5 As balsas salva-vidas levadas nos navios ro-ro de passageiros deverão ser dotadas de um dispositivo de localização para busca e salvamento, na razão de um dispositivo de localização para busca e salvamento para cada quatro balsas salva-vidas. O dispositivo de localização para busca e salvamento deverá ser instalado no interior da balsa salva-vidas, de modo que a sua antena fique mais de um metro acima do nível do mar quando a balsa estiver na água, exceto que, para as balsas salva-vidas com as coberturas removíveis, o dispositivo de localização para busca e salvamento deverá estar disposto de tal modo que seja facilmente acessível e que possa ser facilmente instalado pelos sobreviventes. Cada dispositivo de localização para busca e salvamento deverá estar disposto de modo a ser instalado manualmente quando a balsa estiver na água. Os recipientes contendo as balsas salva-vidas dotadas de dispositivos de localização para busca e salvamento deverão ser marcados de maneira clara. “

CAPÍTULO IV RADIOCOMUNICAÇÕES

Regra 7 – Equipamentos Rádio: Generalidades

8 No parágrafo 1, o subparágrafo .3 é substituído pelo seguinte:

“3 um dispositivo de localização para busca e salvamento capaz de funcionar na faixa de 9 GHz ou em frequências exclusivas para AIS, que:”

CERTIFICADOS

APÊNDICE



Registro de Equipamentos para o Certificado de Segurança de Navio de Passageiros (Modelo P)

9 No Registro de Equipamentos para o Certificado de Segurança para Navio de Passageiros (Modelo P), na seção 2, o item 11.1 existente é substituído pelo seguinte:

- “11.1 Número de dispositivos de localização para busca e salvamento
 - 11.1.1 Transpondedores radar para busca e salvamento (SART)
 - 11.1.2 Transmissores AIS para busca e salvamento (AIS-SART)”,

e, na seção 3, o item 6 existente é substituído pelo seguinte:

- “6 Dispositivo de localização para busca e salvamento do navio
 - 6.1 Transpondedor radar para busca e salvamento (SART)
 - 6.2 Transmissor AIS para busca e salvamento (AIS-SART)”.

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

10 No Registro de Equipamentos para o Certificado de Segurança de Equipamentos de Navio de Carga (Modelo E), na seção 2, o item 9.1 existente é substituído pelo seguinte:

- “9.1 Número de dispositivos de localização para busca e salvamento
 - 9.1.1 Transpondedores radar para busca e salvamento (SART)
 - 9.1.2 Transmissores AIS para busca e salvamento (AIS-SART)”.

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

11 No Registro de Equipamentos para o Certificado de Segurança Rádio de Navio de Carga (Modelo R), na seção 2, o item 6 existente é substituído pelo seguinte:

- “6 Dispositivo de localização para busca e salvamento do navio
 - 6.1 Transpondedor radar para busca e salvamento (SART)
 - 6.2 Transmissor AIS para busca e salvamento (AIS-SART)

Registro de Equipamentos para o Certificado de Segurança de Navio de Passageiros com Propulsão Nuclear (Modelo PNUC)

12 No Registro de Equipamentos para o Certificado de Segurança de Navio de Passageiros com Propulsão Nuclear (Modelo PNUC), na seção 2, o item 11.1 existente é substituído pelo seguinte:

- “11.1 Número de dispositivos de localização para busca e salvamento
 - 11.1.1 Transpondedores radar para busca e salvamento (SART)
 - 11.1.2 Transmissores AIS para busca e salvamento (AIS-SART)”,

e, na seção 3, o item 6 existente é substituído pelo seguinte:

- “6 Dispositivo de localização para busca e salvamento do navio
 - 6.1 Transpondedor radar para busca e salvamento (SART)



6.2 Transmissor AIS para busca e salvamento (AIS-SART)”.

Registro de Equipamentos para o Certificado de Segurança de Navio de Carga com Propulsão Nuclear (Modelo CNUC)

13 No Registro de Equipamentos para o Certificado de Segurança de Navio de Carga com Propulsão Nuclear (Modelo CNUC), na seção 2, o item 9 é suprimido e os itens 10, 10.1 e 10.2 são renumerados como itens 9, 9.1 e 9.2, respectivamente, e o item 9.1 renumerado é substituído pelo seguinte:

- “9.1 Número de dispositivos de localização para busca e salvamento
- 9.1.1 Transpondedores radar para busca e salvamento (SART)
- 9.1.2 Transmissores AIS para busca e salvamento (AIS-SART)”.

e, na seção 3, o item 6 existente é substituído pelo seguinte:

- “6 Dispositivo de localização para busca e salvamento do navio
- 6.1 Transpondedor radar para busca e salvamento (SART)
- 6.2 Transmissor AIS para busca e salvamento (AIS-SART)”.



RESOLUÇÃO MSC.257(84)
(adotada em 16 de Maio de 2008)

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

O COMITÊ DE SEGURANÇA MARÍTIMA

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

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

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

1. ADOTA, de acordo com o Artigo VIII(b)(iv) da Convenção, emendas à Convenção, cujo texto é apresentado no Anexo da presente resolução;
2. DETERMINA, de acordo com o Artigo VIII(b)(vi)(2)(bb) da Convenção, que as mencionadas emendas deverão ser consideradas como tendo sido aceitas em 1º de Julho de 2009, a menos que, antes daquela data, mais de um terço dos Governos Contratantes da Convenção, ou Governos Contratantes cujas frotas mercantes reunidas constituam pelo menos 50% da arqueação bruta da frota mercante mundial, tenham notificado suas objeções às emendas;
3. CONVIDA os Governos Contratantes da SOLAS a observarem que, de acordo com o Artigo VIII(b)(vii)(2) da Convenção, as emendas deverão entrar em vigor em 1º de Janeiro de 2010, dependendo da sua aceitação de acordo com o parágrafo 2 acima;
4. SOLICITA ao Secretário-Geral, de acordo com o Artigo VIII(b)(v) da Convenção, que transmita a todos os Governos Contratantes da Convenção cópias autenticadas da presente resolução e do texto das emendas contidas no Anexo;
5. SOLICITA AINDA ao Secretário-Geral que transmita cópias desta resolução e do seu Anexo aos Membros da Organização que não sejam Governos Contratantes da Convenção.

ANEXO

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.



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

**CAPÍTULO XI-1
MEDIDAS ESPECIAIS PARA INTENSIFICAR A SEGURANÇA MARÍTIMA**

- 1 É acrescentada a seguinte nova Regra 6 após a Regra 5 existente:

**“Regra 6
Exigências adicionais para a investigação de acidentes e de incidentes
marítimos**

Levando em consideração a Regra I/21, cada Administração deverá realizar investigações de acidentes e de incidentes marítimos, de acordo com o disposto na presente Convenção, como suplementado pelo disposto no Código de Normas Internacionais e de Práticas Recomendadas para uma Investigação de Segurança num Acidente Marítimo ou num Incidente Marítimo (Código de Investigação de Acidentes), adotado através da Resolução MSC.255(84), e:

- .1 o disposto nas Partes I e II do Código de Investigação de Acidentes deverá ser totalmente cumprido;
- .2 a orientação e o material explicativo relacionados com o assunto, contidos na Parte III do Código de Investigação de Acidentes, deverão ser levados o mais possível em consideração para se obter um cumprimento mais uniforme do Código de Investigação de Acidentes;
- .3 as emendas às Partes I e II do Código de Investigação de Acidentes deverão ser adotadas, postas em vigor e surtir efeito de acordo com o disposto no Artigo VIII da presente Convenção, relativo aos procedimentos de emendas, aplicáveis ao anexo, exceto ao Capítulo I; e
- .4 a Parte III do Código de Investigação de Acidentes deverá ser emendada pelo Comitê de Segurança Marítima de acordo com as suas regras de procedimento. “



RESOLUÇÃO MSC.258(84)
(adotada em 16 de Maio de 2008)

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

O COMITÊ DE SEGURANÇA MARÍTIMA

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

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

TENDO CONSIDERADO, em sua octogésima quarta sessão, emendas ao Protocolo SOLAS de 1988, propostas e disseminadas de acordo com o Artigo VIII(b)(i) da Convenção e com o Artigo VI do Protocolo SOLAS de 1988,

1. ADOTA, de acordo com o Artigo VIII(b)(iv) da Convenção e com o Artigo VI do Protocolo SOLAS de 1988, emendas ao apêndice do Anexo do Protocolo SOLAS de 1988, cujos textos são apresentados no Anexo da presente resolução;
2. DETERMINA, de acordo com o Artigo VIII(b)(vi)(2)(bb) da Convenção e com o Artigo VI do Protocolo SOLAS de 1988, que as mencionadas emendas deverão ser consideradas como tendo sido aceitas em 1º de Julho de 2009, a menos que, antes daquela data, mais de um terço das Partes do Protocolo SOLAS de 1988, ou Partes cujas frotas mercantes reunidas constituam pelo menos 50% da arqueação bruta da frota mercante mundial, tenham notificado suas objeções às emendas;
3. CONVIDA as Partes envolvidas a observarem que, de acordo com o Artigo VIII(b)(vii)(2) da Convenção e com o Artigo VI do Protocolo SOLAS de 1988, as emendas deverão entrar em vigor em 1º de Janeiro de 2010, dependendo da sua aceitação de acordo com o parágrafo 2 acima;
4. RECOMENDA às Partes envolvidas que, por ocasião da primeira vistoria de renovação realizada em 1º de Janeiro de 2010 ou depois, emitam certificados de acordo com as emendas anexadas;
5. SOLICITA ao Secretário-Geral, de acordo com o Artigo VIII(b)(v) da Convenção e com o Artigo VI do Protocolo SOLAS de 1988, que transmita a todas as Partes do Protocolo SOLAS de 1988 cópias autenticadas da presente resolução e do texto das emendas contidas no Anexo;



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

Apresentação: 29/11/2023 20:29:00.000 - Mesa

MSC n.641/2023

ANEXO

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

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.



ANEXO**MODIFICAÇÕES E ACRÉSCIMOS AO ANEXO DA CONVENÇÃO
INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR, 1974****APÊNDICE****MODIFICAÇÕES E ACRÉSCIMOS AO APÊNDICE DO ANEXO DA CONVENÇÃO
INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR, 1974****Registro de Equipamentos para o Certificado de Segurança de Navio de Passageiros (Modelo P)**

1 No Registro de Equipamentos para o Certificado de Segurança de Navio de Passageiros (Modelo P), na seção 2, o item 11.1 existente é substituído pelo seguinte:

“11.1 Número de dispositivos de localização para busca e salvamento

11.1.3 Transpondedores radar para busca e salvamento (SART)

11.1.4 Transmissores AIS para busca e salvamento (AIS-SART)”,

e, na seção 3, o item 6 existente é substituído pelo seguinte:

“6 Dispositivo de localização para busca e salvamento do navio

6.3 Transpondedor radar para busca e salvamento (SART)

6.4 Transmissor AIS para busca e salvamento (AIS-SART)”.

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

2 No Registro de Equipamentos para o Certificado de Segurança de Equipamentos de Navio de Carga (Modelo E), na seção 2, o item 9.1 existente é substituído pelo seguinte:

“9.1 Número de dispositivos de localização para busca e salvamento

9.1.1 Transpondedores radar para busca e salvamento (SART)

9.1.2 Transmissores AIS para busca e salvamento (AIS-SART)”.

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

3 No Registro de Equipamentos para o Certificado de Segurança Rádio de Navio de Carga (Modelo R), na seção 2, o item 6 existente é substituído pelo seguinte:

“6 Dispositivo de localização para busca e salvamento do navio

6.1 Transpondedor radar para busca e salvamento (SART)

6.2 Transmissor AIS para busca e salvamento (AIS – SART .

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

4 No Registro de Equipamentos para o Certificado de Segurança de Navio de Carga (Modelo C), na seção 2, o item 9.1 é substituído pelo seguinte:

“9.1 Número de dispositivos de localização para busca e salvamento

9.1.3 Transpondedores radar para busca e salvamento (SART)

9.1.4 Transmissores AIS para busca e salvamento (AIS-SART)”,



e, na seção 3, o item 6 existente é substituído pelo seguinte:

“6 Dispositivo de localização para busca e salvamento do navio

6.1 Transpondedor radar para busca e salvamento (SART)

6.2 Transmissor AIS para busca e salvamento (AIS-SART)”.



RESOLUÇÃO MSC.269(85)
(adotada em 4 de Dezembro de 2008)

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

O COMITÊ DE SEGURANÇA MARÍTIMA

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

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

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

1. ADOTA, de acordo com o Artigo VIII(b)(iv) da Convenção, emendas à Convenção, cujo texto é apresentado nos Anexos 1 e 2 da presente resolução;
2. DETERMINA, de acordo com o Artigo VIII(b)(vi)(2)(bb) da Convenção, que:

(a) as mencionadas emendas, apresentadas no Anexo 1, deverão ser consideradas como tendo sido aceitas em 1º de Janeiro de 2010; e

(b) as mencionadas emendas, apresentadas no Anexo 2, deverão ser consideradas como tendo sido aceitas em 1º de Julho de 2010,

a menos que, antes daquelas datas, mais de um terço dos Governos Contratantes da Convenção, ou Governos Contratantes cujas frotas mercantes reunidas constituam pelo menos 50% da arqueação bruta da frota mercante mundial, tenham notificado suas objeções às emendas;

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

(a) as emendas apresentadas no Anexo 1 entrarão em vigor em 1º de Julho de 2010; e

(b) as emendas apresentadas no Anexo 2 entrarão em vigor em 1º de Janeiro de 2011,

dependendo da sua aceitação de acordo com o parágrafo 2 acima;

4. SOLICITA ao Secretário-Geral, de acordo com o Artigo VIII(b)(v) da Convenção, que transmita a todos os Governos Contratantes da Convenção cópias autenticadas da presente resolução e do texto das emendas contidas nos Anexos 1 e 2;

5. SOLICITA AINDA ao Secretário-Geral que transmita cópias desta resolução e dos seus Anexos 1 e 2 aos Membros da Organização que não sejam Governos Contratantes da Convenção.



ANEXO 1

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

CAPÍTULO II-1

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

Parte A Generalidades

Regra 2 – Definições

- 1 É acrescentado o seguinte parágrafo 27 novo, após o parágrafo 26 existente:

“27 Código IS 2008 significa o Código Internacional sobre Estabilidade Intacta, 2008, consistindo numa introdução, Parte A, (cujas disposições deverão ser tratadas como obrigatórias) e Parte B, (cujas disposições deverão ser tratadas como recomendatórias), como adotado através da Resolução MSC.267(85), desde que:

- .1 as emendas à introdução e à Parte A do Código sejam adotadas, entrem em vigor e surtam efeito de acordo com o disposto no Artigo VIII da presente Convenção, relativo aos procedimentos para a adoção de emendas aplicáveis ao Anexo, exceto ao seu Capítulo I; e*
- .2 as emendas à Parte B do Código sejam adotadas pelo Comitê de Segurança Marítima de acordo com suas Regras de Procedimento.”*

Parte B-1 Estabilidade

Regra 5 – Informações relativas à estabilidade intacta

- 2 No título existente da regra, são suprimidas as palavras “informações relativas à”.
- 3 No parágrafo 1, é acrescentada a seguinte nova frase, após a frase existente:

“Além de quaisquer outras exigências das presentes regras, os navios que tenham um comprimento de 24 m ou mais, construídos em 1º de Julho de 2010 ou depois, deverão cumprir, no mínimo, as exigências da Parte A do Código IS 2008.”



CAPÍTULO II-2

CONSTRUÇÃO – PROTEÇÃO CONTRA INCÊNDIO, DETECÇÃO DE INCÊNDIO E EXTINÇÃO DE INCÊNDIO

Parte A

Generalidades

Regra 1 – Aplicação

4 É acrescentado o seguinte parágrafo 2.3 novo:

“2.3 Os navios construídos em 1º de Julho de 2002 ou depois, e antes de 1º de Julho de 2010, deverão cumprir o disposto nos parágrafos 7.1.1, 7.4.4.2, 7.4.4.3 e 7.5.2.1.2 da Regra 9, como adotada através da Resolução MSC.99(73).”

Parte C

Supressão de incêndios

Regra 9 – Contenção do incêndio

5 A última frase do parágrafo 4.1.1.2 é transferida para um novo parágrafo 4.1.1.3 separado, e os parágrafos seguintes existentes são renumerados de acordo com esta alteração.

6 É acrescentado o seguinte texto no fim do parágrafo 4.1.1.2:

“As portas aprovadas sem que a soleira faça parte da esquadria, e que sejam instaladas em 1º de Julho de 2010 ou depois, deverão ser instaladas de modo que o espaço embaixo da porta não seja superior a 12 mm. Em baixo da porta deverá ser instalado um batente não combustível, de modo que o revestimento do piso não se prolongue até debaixo da porta fechada.”

7 É acrescentado o seguinte texto no fim do parágrafo 4.1.2.1:

“As portas aprovadas sem que a soleira faça parte da esquadria, e que sejam instaladas em 1º de Julho de 2010 ou depois, deverão ser instaladas de modo que o espaço embaixo da porta não seja superior a 25 mm.”

8 No parágrafo 4.2.1, é acrescentado o seguinte texto após a primeira frase:

“As portas aprovadas como sendo da classe “A”, sem que a soleira faça parte da esquadria e que sejam instaladas em 1º de Julho de 2010 ou depois, deverão ser instaladas de modo que o espaço embaixo da porta não seja superior a 12 mm e deverá ser instalado em baixo da porta um batente não combustível, de modo que o revestimento do piso não se prolongue até debaixo da porta fechada. As portas aprovadas como sendo da classe “B”, sem que a soleira faça parte da esquadria e que sejam instaladas em 1º de Julho de 2010 ou depois, deverão ser instaladas de modo que o espaço embaixo da porta não seja superior a 25 mm.”

9 No parágrafo 7.1.1, na primeira e na segunda frases, as palavras “material não combustível” são substituídas pelas palavras “de aço ou de outro material equivalente.”

10 No início do parágrafo 7.1.1.1, são acrescentadas as palavras “sujeito ao disposto no parágrafo 7.1.1.2” e a palavra “um”, antes da palavra “material”, é substituída pela palavra “qualquer”.



11 É acrescentado o seguinte parágrafo 7.1.1.2 novo, após o parágrafo 7.1.1.1 existente, e os parágrafos seguintes são renumerados de acordo com esta alteração:

“.2 em navios construídos em 1º de Julho de 2010 ou depois, os dutos deverão ser feitos de um material não combustível resistente ao calor, e poderão ter instaladas, interna e externamente, membranas que tenham baixas características de propagação de chamas e, em cada caso, um valor calorífico ** não superior a 45 MJ/m² da área da sua superfície para a espessura utilizada;”

** Consultar as recomendações publicadas pela Organização Internacional para Normatização, em especial a publicação ISO 1716:2002, *Determinação do potencial calorífico*.

12 No parágrafo 7.4.4.2, as palavras “*materiais não combustíveis*” são substituídas pelas palavras “ *aço ou material equivalente*”.

13 No parágrafo 7.4.4.3, as palavras “*materiais não combustíveis*” são substituídas pelas palavras “*de aço ou de material equivalente*”.

14 No início do parágrafo 7.4.4.3.1, são acrescentadas as palavras “*sujeito ao disposto no parágrafo 7.4.4.3.2*” e a palavra “*um*” é substituída pela palavra “*qualquer*”.

15 É acrescentado o novo parágrafo 7.4.4.3.2 a seguir, após o parágrafo 7.4.4.3.1 existente, e os parágrafos seguintes existentes são renumerados de acordo com esta alteração:

“.3.2 em navios construídos em 1º de Julho de 2010 ou depois, os dutos deverão ser feitos de um material não combustível resistente ao calor, e poderão ter instaladas, interna e externamente, membranas que tenham baixas características de propagação de chamas e, em cada caso, um valor calorífico** não superior a 45 MJ/m² da área da sua superfície para a espessura utilizada;”

** Consultar as recomendações publicadas pela Organização Internacional para Normatização, em especial a publicação ISO 1716:2002, *Determinação do potencial calorífico*.

16 No fim do parágrafo 7.5.2.1.2, são acrescentadas as palavras “*e, além disto, um abafador de chama na extremidade superior do duto*”.

Regra 10 – Combate a incêndio

17 É inserido o seguinte parágrafo 10.2.6 novo após o parágrafo 10.2.5 existente:

“10.2.6 Os navios de passageiros que transportam mais de 36 passageiros, construídos em 1º de Julho de 2010 ou depois, deverão ser dotados de meios adequadamente localizados para recarregar totalmente as ampolas de ar para respiração com um ar livre de contaminação. Estes meios para o recarregamento deverão ser:

- .1 compressores de ar para respiração alimentados do quadro elétrico principal e de emergência, ou acionados independentemente, com uma capacidade mínima de 60 l/min por cada aparelho de respiração exigido, mas não superior a 420 l/min; ou
- .2 sistemas independentes de armazenamento de alta pressão, com uma pressão suficiente para recarregar os aparelhos de respiração utilizados a bordo, com uma capacidade de pelo menos 1.200 l por cada aparelho de respiração exigido, mas não superior a 50.000 l de ar livre.”

ANEXO 2

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



CAPÍTULO II-2

CONSTRUÇÃO – PROTEÇÃO CONTRA INCÊNDIO, DETECÇÃO DE INCÊNDIO E EXTIÇÃO DE INCÊNDIO

Parte A

Generalidades

Regra 1 – Aplicação

1 É acrescentado o seguinte parágrafo 2.4 novo, após o parágrafo 2.3 existente:

“2.4 Os seguintes navios, com compartimentos e espaços de carga destinados ao transporte de mercadorias perigosas embaladas, deverão cumprir o disposto na Regra 19.3, exceto quando estiverem transportando mercadorias perigosas especificadas como pertencendo às classes 6.2 e 7, e mercadorias perigosas em quantidades limitadas e em quantidades não especificadas**, de acordo com as tabelas 19.1 e 19.3, até a data da primeira vistoria de renovação a ser realizada em 1º de Janeiro de 2011 ou depois:*

- .1 navios de carga com uma arqueação bruta de 500 ou mais e navios de passageiros construídos em 1º de Setembro de 1984 ou depois, mas antes de 1º de Janeiro de 2011; e*
- .2 navios de carga com uma arqueação bruta inferior a 500, construídos em 1º de Fevereiro de 1992 ou depois, mas antes de 1º de Janeiro de 2011,*

e, apesar destas disposições:

- .3 navios de carga com uma arqueação bruta de 500 ou mais e navios de passageiros construídos em 1º de Setembro de 1984 ou depois, mas antes de 1º de Julho de 1996, não precisam cumprir o disposto na Regra 19.3.3, desde que cumpram o disposto na Regra 54.2.3, como adotada através da Resolução MSC.1(XLV);*
- .4 navios de carga com uma arqueação bruta de 500 ou mais e navios de passageiros construídos em 1º de Julho de 1986 ou depois, mas antes de 1º de Fevereiro de 1992, não precisam cumprir o disposto na Regra 19.3.3, desde que cumpram o disposto na Regra 54.2.3, como adotada através da Resolução MSC.6(48);*
- .5 navios de carga com uma arqueação bruta de 500 ou mais e navios de passageiros construídos em 1º de Setembro de 1984 ou depois, mas antes de 1º de Julho de 1998, não precisam cumprir o disposto nas Regras 19.3.10.1 e 19.3.10.2; e*
- .6 navios de carga com uma arqueação bruta inferior a 500, construídos em 1º de Fevereiro de 1992 ou depois, mas antes de 1º de Julho de 1998, não precisam cumprir o disposto nas Regras 19.3.10.1 e 19.3.10.2.”*

* Consultar o Capítulo 3.4 do Código IMDG.

** Consultar o Capítulo 3.5 do Código IMDG.

Parte E

Requisitos operacionais

Regra 16 – Operações

2 No parágrafo 2.1, a referência feita ao “Código de Práticas Seguras para Cargas Sólidas a Granel” é substituída por uma referência ao “Código Marítimo Internacional de Cargas Sólidas a Granel (IMSBC).”



Parte G

Requisitos especiais

Regra 19 – Transporte de mercadorias perigosas

3 A nota 1 existente, referente à tabela 19.1, é substituída pela seguinte:

“1 Para sólidos das classes 4 e 5.1, não é aplicável a contêineres de carga fechados. Para as classes 2, 3, 6.1 e 8, quando transportados em contêineres de carga fechados, o fluxo da ventilação pode ser reduzido para não menos que duas substituições do ar por hora. Para líquidos das classes 4 e 5.1, quando transportados em contêineres de carga fechados, o fluxo da ventilação pode ser reduzido para não menos que duas substituições do ar por hora. Para os efeitos desta prescrição, um tanque portátil é considerado um contêiner de carga fechado.”

4 Na nota 10 referente à tabela 19.2, as palavras “do Código de Práticas Seguras para Cargas Sólidas a Granel, adotado através da Resolução A.434(XI)”, são substituídas pelas palavras “do Código Marítimo Internacional de Cargas Sólidas a Granel (IMSBC)”.

5 A tabela 19.3 existente é substituída pela seguinte:

“Tabela 19.3 – Aplicação das prescrições a diferentes classes de mercadorias perigosas, exceto mercadorias perigosas sólidas a granel”

Classe	1.1 a 1.6	1.4S	2.1	2.2	inflamável ²⁰ 2.3	inamável ²⁰ 2.3	3 FP ¹⁵ < 23°C	3 FP ¹⁵ ≥ 23°C	4.1	4.2	4.3 líquidos ²¹	4.3 sólidos	5.1	5.2 ¹⁶	FP ¹⁵ < 23°C 6.1 líquidos	≤ 60°C 6.1 líquidos	6.1 líquidos	6.1 sólidos	< 23°C 8 líquidos	60°C 8 líquidos	8 líquidos	8 sólidos	9
3.1.1	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3.1.2	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-
3.1.3	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.1.4	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.2	X	-	X	-	X	-	X	-	-	-	X ¹⁸	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X ¹⁷
3.3	X	X	X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X	-
3.4.1	-	-	X	-	-	X	X	-	X ¹¹	X ¹¹	X	X	X ¹¹	-	X	X	-	X ¹¹	X	X	-	-	X ¹¹
3.4.2	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	X ¹⁷
3.5	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	X	X	X	-	X	X ¹⁹	X ¹⁹	-	-
3.6	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X ¹⁴
3.7	-	-	-	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	-	X	X	-	-	X	X	-	-	-
3.8	X ¹²	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X ¹¹	X	X	X	-	-	X	X	-	-	-
3.9	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3.10.1	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3.10.2	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

¹¹ Quando forem exigidos “compartimentos ventilados mecanicamente” pelo Código IMDG.

¹² Em todos os casos, estivar afastado 3 m horizontalmente dos limites da praça de máquinas.

¹³ Consultar o Código IMDG.

¹⁴ Como for apropriado para as mercadorias a serem transportadas.

¹⁵ FP significa ponto de fulgor.

¹⁶ De acordo com o disposto no Código IMDG, é proibido estivar mercadorias perigosas da classe 5.2 cobertas abaixo ou em compartimentos ro-ro fechados.



- ¹⁷ *Só é aplicável a mercadorias perigosas que emitam vapores inflamáveis listados no Código IMDG.*
- ¹⁸ *Só é aplicável a mercadorias perigosas que tenham um ponto de fulgor inferior a 23°C listadas no Código IMDG.*
- ¹⁹ *Só é aplicável a mercadorias que tenham um risco subsidiário da classe 6.1.*
- ²⁰ *De acordo com o disposto no Código IMDG, é proibido estivar mercadorias perigosas da classe 2.3 que tenham um risco subsidiário da classe 2.1 cobertas abaixo ou em compartimentos ro-ro fechados.*
- ²¹ *De acordo com o disposto no Código IMDG, é proibido estivar líquidos da classe 4.3 que tenham um ponto de fulgor inferior a 23°C cobertas abaixo ou em compartimentos ro-ro fechados.”*

6 No parágrafo 2.1, após as palavras “*exceto quando transportando mercadorias perigosas em quantidades limitadas*”, são acrescentadas as seguintes palavras:

“e em quantidades não especificadas”.*

* Consultar o Capítulo 3.5 do Código IMDG.

7 No parágrafo 3.4 existente, o título é substituído pelo seguinte:

“3.4 Disposição da ventilação”.

8 É acrescentado o seguinte texto no fim da primeira frase do parágrafo 3.6.1:

“e deverão ser selecionadas levando em conta os riscos associados aos produtos químicos que estiverem sendo transportados e as normas elaboradas pela Organização, de acordo com a classe e com o estado físico.”

* Para cargas sólidas a granel, as roupas de proteção deverão atender às disposições relativas a equipamentos especificadas nas respectivas tabelas do Código IMSBC para cada substância. Para mercadorias embaladas, as roupas de proteção devem atender às disposições relativas a equipamentos especificadas nos procedimentos de emergência (EmS) do Suplemento do Código IMDG, para cada substância.

9 No fim do parágrafo 4, são acrescentadas as palavras “*e em quantidades não especificadas*”.

CAPÍTULO VI TRANSPORTE DE CARGAS

Parte A

Disposições gerais

10 São acrescentadas as seguintes Regras 1-1 e 1-2 novas, após a Regra 1 existente:

“Regra 1-1

Definições

Para os efeitos deste capítulo, a menos que seja expressamente disposto em contrário, deverão ser aplicadas as seguintes definições:

1 Código IMSBC significa o Código Marítimo Internacional de Cargas Sólidas a Granel (IMSBC), adotado pelo Comitê de Segurança Marítima da Organização através da Resolução MSC.268(85), como possa vir a ser emendado pela Organização, desde que aquelas emendas sejam adotadas, postas em vigor e surtam efeito de acordo com o disposto no Artigo VIII da presente Convenção, relativo aos procedimentos para adoção de emendas aplicáveis ao Anexo I, exceto ao Capítulo I.



2 Carga sólida a granel significa qualquer carga, exceto líquidos ou gases, que consista numa combinação de partículas, grânulos ou quaisquer fragmentos maiores de um material, geralmente de composição uniforme, que seja carregado diretamente nos compartimentos e espaços de carga de um navio, sem qualquer forma intermediária de acondicionamento.

Regra 1-2

Exigências para o transporte de cargas sólidas a granel, exceto grãos

O transporte de cargas sólidas a granel, exceto grãos, deverá ser feito de acordo com as disposições pertinentes do Código IMSBC”.

Regra 2 – Informação sobre a carga

11 O subparágrafo .2 do parágrafo 2 existente é substituído pelo seguinte:

“.2 no caso de carga sólida a granel, as informações exigidas pela seção 4 do Código IMSBC.”

12 É suprimido o parágrafo 2.3. existente.

Regra 3 – Equipamento de análise de oxigênio e de detecção de gás

13 Na primeira frase do parágrafo 1, é introduzida a palavra “sólida” após as palavras “Ao transportar uma carga”.

Parte B

Disposições Especiais para outras cargas a granel que não sejam grãos

14 O título da parte B é substituído pelo seguinte:

“Disposições especiais para cargas sólidas a granel”

Regra 6 – Aceitabilidade para carregamento

15 No parágrafo 1 existente, são introduzidas as palavras “de uma carga sólida”, após as palavras “Antes do carregamento”.

16 São suprimidos os parágrafos 2 e 3 existentes

Regra 7 – Carregamento, descarregamento e estiva de cargas a granel

17 No cabeçalho da regra, é introduzida a palavra “sólidas” após a palavra “cargas”.

18 São suprimidos ao parágrafos 4 e 5 existentes e os parágrafos seguintes são renumerados de acordo com esta alteração.

CAPÍTULO VII

TRANSPORTE DE MERCADORIAS PERIGOSAS

Parte A-1

Transporte de Mercadorias Perigosas na Forma Sólida a Granel

Regra 7-1 – Aplicação



19 No parágrafo 3 da regra, são suprimidas as palavras “*instruções detalhadas sobre o transporte seguro de substâncias perigosas sob a forma sólida a granel, que deverão conter*”.

20 É introduzida a seguinte nova Regra 7-5, após a Regra 7-4:

“Regra 7-5

Exigências para o transporte de mercadorias perigosas na forma sólida a granel

O transporte de mercadorias perigosas na forma sólida a granel deverá ser feito de acordo com as disposições pertinentes do Código IMSBC, como definido na Regra VI/1-1.1.”

* * *



Anexo H(5), do OfExt nº 10-63/2011, da CCA-IMO ao MRE.

RESOLUÇÃO MSC.282(86)
(adotada em 5 de Junho de 2009)

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

O COMITÊ DE SEGURANÇA MARÍTIMA

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

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

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

1. ADOTA, de acordo com o Artigo VIII(b)(iv) da Convenção, emendas à Convenção, cujo texto é apresentado no Anexo da presente resolução;
2. DETERMINA, de acordo com o Artigo VIII(b)(vi)(2)(bb) da Convenção, que as mencionadas emendas serão consideradas como tendo sido aceitas em 1º de Julho de 2010, a menos que, antes daquela data, mais de um terço dos Governos Contratantes da Convenção, ou Governos Contratantes cujas frotas mercantes reunidas constituam pelo menos 50% da arqueação bruta da frota mercante mundial, tenham notificado suas objeções às emendas;
3. CONVIDA os Governos Contratantes da SOLAS a observarem que, de acordo com o Artigo VIII(b)(vii)(2) da Convenção, as emendas entrarão em vigor em 1º de Janeiro de 2011, dependendo da sua aceitação de acordo com o parágrafo 2 acima;
4. SOLICITA ao Secretário-Geral, de acordo com o Artigo VIII(b)(v) da Convenção, que transmita a todos os Governos Contratantes da Convenção cópias autenticadas da presente resolução e do texto das emendas contidas no Anexo;
5. SOLICITA AINDA ao Secretário-Geral que transmita cópias desta resolução e do seu Anexo aos Membros da Organização que não sejam Governos Contratantes da Convenção.



ANEXO

**EMENDAS À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA
DA VIDA HUMANA NO MAR, 1974, COMO EMENDADA****CAPÍTULO II-1
CONSTRUÇÃO – ESTRUTURA, COMPARTIMENTAGEM E ESTABILIDADE,
MÁQUINAS E INSTALAÇÕES ELÉTRICAS****Parte A-1****Estrutura dos navios****Regra 3-5 - Nova instalação de materiais contendo amianto**

- 1 O texto existente do parágrafo 2 é substituído pelo seguinte:

“A partir de 1º de Janeiro de 2011 deverão ser proibidas, para todos os navios, novas instalações de materiais que contenham amianto.”

Parte C**Instalações de máquinas****Regra 35-1 – Dispositivos de bombeamento do porão**

- 2 É acrescentado o seguinte novo parágrafo 2.6.3, após o parágrafo 2.6.2 existente:
- “2.6.3 As medidas para a drenagem de compartimentos para veículos e ro-ro fechados, e para compartimentos da categoria especial, deverão estar de acordo também com o disposto nas Regras II-2/20.6.1.4 e II-2/20.6.1.5.”*

CAPÍTULO V**SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO****Regra 19 - Prescrições para a existência a bordo de sistemas e equipamentos de bordo para navegação**

- 3 No parágrafo 2.1, o subparágrafo .4 existente é substituído pelo seguinte:

“.4 cartas e publicações náuticas para planejar e apresentar a derrota do navio para a viagem pretendida e para plotar e monitorar as posições durante toda a viagem. É aceito também um sistema de apresentação de cartas eletrônicas e de informações (ECDIS) como atendendo às exigências deste subparágrafo com relação à existência de cartas a bordo. Os navios aos quais se aplique o parágrafo 2.10 deverão atender às exigências relativas à existência a bordo de ECDIS, detalhadas naquele parágrafo;”.

- 4 No parágrafo 2.2, são acrescentados os novos subparágrafos .3 e .4, após o subparágrafo .2 existente, como se segue:

“.3 um sistema de alarme para o serviço de quarto no passadiço (BNWAS), como se segue:



- .1 navios de carga com uma arqueação bruta de 150 ou mais e navios de passageiros, independentemente do seu tamanho, construídos em 1º de Julho de 2011 ou depois;
- .2 navios de passageiros, independentemente do seu tamanho, construídos antes de 1º de Julho de 2011, até a primeira vistoria* realizada após 1º de Julho de 2012;
- .3 navios de carga com uma arqueação bruta de 3.000 ou mais, construídos antes de 1º de Julho de 2011, até a primeira vistoria* realizada após 1º de Julho de 2012;
- .4 navios de carga com uma arqueação bruta de 500 ou mais, mas inferior a 3.000, construídos antes de 1º de Julho de 2011, até a primeira vistoria* realizada após 1º de Julho de 2013; e
- .5 navios de carga com uma arqueação bruta de 150 ou mais, mas inferior a 500, construídos antes de 1º de Julho de 2011, até a primeira vistoria* realizada após 1º de Julho de 2014.

O sistema de alarme para o serviço de quarto no passadiço deverá estar em funcionamento sempre que o navio estiver em movimento no mar;

- .4 um sistema de alarme para o serviço de quarto no passadiço (BNWAS) instalado antes de 1º de Julho de 2011 pode ser, subsequentemente, dispensado de cumprir plenamente as normas adotadas pela Organização, a critério da Administração.”

* Consultar a Interpretação unificada do termo “primeira vistoria”, mencionado nas regras da SOLAS (MSC.1/Circ.1290).

5 Após o parágrafo 2.9 existente, são acrescentados os seguintes novos parágrafos 2.10 e 2.11:

“2.10 Os navios empregados em viagens internacionais deverão ser dotados de um Sistema de Apresentação de Cartas Eletrônicas e de Informações (ECDIS), como se segue:

- .1 navios de passageiros com uma arqueação bruta de 500 ou mais, construídos em 1º de Julho de 2012 ou depois;
- .2 navios-tanque com uma arqueação bruta de 3.000 ou mais, construídos em 1º de Julho de 2012 ou depois;
- .3 navios de carga, que não navios-tanque, com uma arqueação bruta de 10.000 ou mais, construídos em 1º de Julho de 2013 ou depois;
- .4 navios de carga, que não navios-tanque, com uma arqueação bruta de 3.000 ou mais, mas inferior a 10.000, construídos em 1º de Julho de 2014 ou depois;
- .5 navios de passageiros com uma arqueação bruta de 500 ou mais, construídos antes de 1º de Julho de 2012, até a primeira vistoria* realizada em 1º de Julho de 2014 ou depois;
- .6 navios-tanque com uma arqueação bruta de 3.000 ou mais, construídos antes de 1º de Julho de 2012, até a primeira vistoria* realizada em 1º de Julho de 2015 ou depois;



RESOLUÇÃO MSC.282(86)

- .7 navios de carga, que não navios-tanque, com uma arqueação bruta de 50.000 ou mais, construídos antes de 1º de Julho de 2013 , até a primeira vistoria* realizada em 1º de Julho de 2016 ou depois;
- .8 navios de carga, que não navios-tanque, com uma arqueação bruta de 20.000 ou mais, mas inferior a 50.000, construídos antes de 1º de Julho de 2013, até a primeira vistoria* realizada em 1º de Julho de 2017 ou depois;
- .9 navios de carga, que não navios-tanque, com uma arqueação bruta de 10.000 ou mais, mas inferior a 20.000, construídos antes de 1º de Julho de 2013, até a primeira vistoria* realizada em 1º de Julho de 2018 ou depois.

2.11 As Administrações podem dispensar navios do cumprimento das exigências do parágrafo 2.10 quando aqueles navios forem ser retirados permanentemente do serviço ativo até dois anos após a data de implementação especificada nos subparágrafos .5 a .9 do parágrafo 2.10.”

* Consultar a Interpretação unificada do termo “primeira vistoria”, mencionado nas regras da SOLAS (MSC.1/Circ.1290).

CAPÍTULO VI TRANSPORTE DE CARGAS

6 O título do Capítulo VI é substituído pelo seguinte:

“TRANSPORTE DE CARGAS E DE ÓLEOS COMBUSTÍVEIS”

Regra 1 – Aplicação

7 No início do parágrafo 1, são acrescentadas as palavras “*A menos que expressamente disposto em contrário*”, e a palavra “*Este*” existente é substituída pela palavra “*este*”.

Regra 5-1 – Fichas de dados de segurança do material

8 O texto existente da regra é substituído pelo seguinte:

“Deverão ser fornecidas aos navios que transportam óleo ou óleo combustível, como definido na Regra 1 do Anexo I da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, 1973, como modificada pelo Protocolo de 1978 relativo àquela convenção, antes do carregamento daquele óleo sob a forma de carga a granel ou de óleo combustível para consumo do navio, fichas de dados de segurança do material baseadas nas recomendações elaboradas pela Organização,.”*

* Consultar as Recomendações para folhas de dados de segurança do material (MSDS) para óleo de carga e óleo combustível abrangidos pelo Anexo I da MARPOL, adotadas pela Organização através da Resolução MSC.286(86), como possa vir a ser emendada.



APÊNDICE CERTIFICADOS

Registro de Equipamento para o Certificado de Segurança de Navio de Passageiros (Modelo P)

9 No Registro de Equipamento para o Certificado de Segurança de Navio de Passageiros (Modelo P), na Seção 5, é introduzido um novo item 14, a seguir:

“14 Sistema de alarme para o serviço de quarto no passadiço (BNWAS)”.

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

10 No Registro de Equipamento para o Certificado de Segurança de Equipamento de Navio de Carga (Modelo E), na Seção 3, é introduzido um novo item 14, a seguir:

“14 Sistema de alarme para o serviço de quarto no passadiço (BNWAS)”.

Registro de Equipamento para o Certificado de Segurança de Navio de Passageiros com Propulsão Nuclear (Modelo PNUC)

11 No Registro de Equipamento para o Certificado de Segurança de Navio de Passageiros com Propulsão Nuclear (Modelo PNUC), na Seção 5, é introduzido um novo item 15, a seguir:

“15 Sistema de alarme para o serviço de quarto no passadiço (BNWAS)”.

Registro de Equipamento para o Certificado de Segurança de Navio de Carga com Propulsão Nuclear (Modelo CNUC)

12 No Registro de Equipamento para o Certificado de Segurança de Navio de Carga com Propulsão Nuclear (Modelo CNUC), na Seção 5, é introduzido um novo item 14, a seguir:

“14 Sistema de alarme para o serviço de quarto no passadiço (BNWAS)”.

* * *

NOTA DE RODAPÉ A SER ACRESCENTADA À REGRA V/18 DA SOLAS

Na nota de rodapé existente, referente ao parágrafo 2, é acrescentada a seguinte referência, após a última referência:



RESOLUÇÃO MSC.282(86)
*“Padrões de desempenho para um sistema de alarme para o quarto de serviço no passado
(BNWAS) (Resolução MSC.128(75))”.*

* * *

Apresentação: 29/11/2023 20:29:00.000 - Mesa

MSC n.641/2023



RESOLUÇÃO MSC.283(86)
(adotada em 5 de Junho de 2009)

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

Apresentação: 29/11/2023 20:29:00.000 - Mesa

MSC n.641/2023

O COMITÊ DE SEGURANÇA MARÍTIMA,

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

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

TENDO CONSIDERADO, em sua octogésima sexta sessão, emendas ao Protocolo SOLAS de 1988 de acordo com o Artigo VIII(b)(i) da Convenção e com o artigo VI do Protocolo SOLAS de 1988,

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

2. DETERMINA, de acordo com o Artigo VIII(b)(vi)(2)(bb) da Convenção e com o artigo VI do Protocolo SOLAS de 1988, que as mencionadas emendas serão consideradas como tendo sido aceitas em 1º de Julho de 2010, a menos que, antes daquela data, mais de um terço das Partes do Protocolo SOLAS de 1988, ou Partes cujas frotas mercantes reunidas constituam pelo menos 50% da arqueação bruta da frota mercante mundial, tenham notificado as suas objeções às emendas;

3. CONVIDA as Partes envolvidas a observarem que, de acordo com o Artigo VIII(b)(vii)(2) da Convenção e com o artigo VI do Protocolo SOLAS de 1988, as emendas apresentadas entrarão em vigor em 1º de Janeiro de 2011, dependendo da sua aceitação de acordo com o parágrafo 2 acima;

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

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



ANEXO

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

ANEXO

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

APÊNDICE

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

**Registro de Equipamento para o Certificado de Segurança de Navio de Passageiros
(Modelo P)**

1 No Registro de Equipamento para o Certificado de Segurança de Navio de Passageiros (Modelo P), na Seção 5, é introduzido um novo item 14, como se segue:

“14 Sistema de alarme para o serviço de quarto no passadiço (BNWAS)”.

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

2 No Registro de Equipamento para o Certificado de Segurança de Equipamento de Navio de Carga (Modelo E), na Seção 3, é introduzido um novo item 14, como se segue:

“14 Sistema de alarme para o serviço de quarto no passadiço (BNWAS)”.

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

3 No Registro de Equipamento para o Certificado de Segurança de Navio de Carga (Modelo C), na Seção 5, é introduzido um novo item 15, como se segue:

“15 Sistema de alarme para o serviço de quarto no passadiço (BNWAS)”.



Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.

* * *



* C D 2 3 8 6 2 0 2 3 4 0 0 *

MSC n.641/2023



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado David Soares - União Brasil/SP

1

**COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA
NACIONAL**

MENSAGEM Nº 641, DE 2023

Emendas à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), de 1974, adotadas pelo Comitê de Segurança Marítima (MSC) da Organização Marítima Internacional (IMO), entre 2007 e 2009.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado DAVI SOARES

I - RELATÓRIO

Em cumprimento ao mandamento do art. 49, inciso I, da Constituição Federal, o Excelentíssimo Senhor Presidente da República, pela Mensagem nº 641, de 28 de novembro de 2023, acompanhada da correspondente Exposição de Motivos Interministerial nº 00246/2023 MRE MD, de 30 de agosto de 2023, dos Excelentíssimos Senhores Ministros das Relações Exteriores e da Defesa, submete à consideração do Congresso Nacional os textos das emendas à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), de 1974, adotadas pelo Comitê de Segurança Marítima (MSC) da Organização Marítima Internacional (IMO), entre 2007 e 2009.

A Exposição de Motivos Interministerial, inicialmente, informa que a “Convenção SOLAS, adotada no âmbito da IMO, em 1974, estabelece padrões mínimos sobre construção de navios, dotação de equipamentos de segurança, procedimentos de emergência, inspeções e emissão de certificados”, tendo sido promulgada no Brasil pelo Decreto nº 87.186, de 18 de maio de 1982.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado David Soares - União Brasil/SP

2

Acresce que, entre 2007 e 2009, o Comitê de Segurança Marítima (MSC) da IMO aprovou as 8 (oito) Resoluções com as respectivas emendas modificativas à Convenção SOLAS listadas a seguir:

1. Resolução MSC.239(83), de 2007, em vigor desde 2009;
2. Resolução MSC.240(83), de 2007, em vigor desde 2009;
3. Resolução MSC.256(84), de 2008, em vigor desde 2010;
4. Resolução MSC.257(84), de 2008, em vigor desde 2010;
5. Resolução MSC.258(84), de 2008, em vigor desde 2010;
6. Resolução MSC.269(85), de 2008, em vigor desde 2011;
7. Resolução MSC.282(86), de 2009, em vigor desde 2011; e
8. Resolução MSC.283(86), de 2009, em vigor desde 2011.

Em seguida, acrescenta que “as referidas emendas estão em vigor no direito internacional, inclusive para o Brasil” e que, “tendo em vista as relevantes atualizações do texto da Convenção SOLAS, a Marinha do Brasil manifestou interesse na internalização dos referidos atos no ordenamento brasileiro”.

Para tanto, visando a submeter a matéria à apreciação do Congresso Nacional, em conformidade com o Artigo 84, inciso VIII, combinado com o Artigo 49, inciso I da Constituição Federal”, o Excelentíssimo Senhor Presidente da República encaminhou ao Congresso Nacional a Mensagem nº 641, de 28 de novembro de 2023, e a correspondente Exposição de Motivos Interministerial nº 00246/2023 MRE MD, de 30 de agosto de 2023, referidas anteriormente, acompanhadas das cópias autênticas das emendas à Convenção SOLAS aprovadas pelo Comitê de Segurança Marítima da IMO, entre 2007 e 2009.

Apresentada, em 29 de novembro de 2023, depois, por despacho da Mesa Diretora, em 6 de fevereiro de 2024, a Mensagem foi distribuída à apreciação da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional (mérito), da Comissão de Viação e Transportes (mérito) e da Comissão Constituição e Justiça e de Cidadania (art. 54, RICD), sujeita à

Apresentação: 07/06/2024 16:27:12.273 - CREDN
PRL 1 CREDN => MSC 641/2023

PRL n.1

* C D 2 4 7 8 5 1 7 4 8 3 0 *





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado David Soares - União Brasil/SP

3

apreciação do Plenário com prioridade no regime de tramitação (art. 151, II, RICD).

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A Mensagem com os textos das emendas à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (*International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS*), de 1974, adotadas pelo Comitê de Segurança Marítima (*Maritime Safety Committee – MSC*) da Organização Marítima Internacional (*International Maritime Organization – IMO*), entre 2007 e 2009, foi distribuída a esta Comissão Permanente por tratar de matéria atinente a relações diplomáticas; política externa brasileira; acordo internacional; direito internacional público e ordem jurídica internacional, nos termos do que dispõem as alíneas “a”, “b”, “c” e “d” do inciso XV do art. 32 do RICD.

Essa Convenção, na forma como se encontra vigente em nosso País, foi promulgada pelo Decreto nº 9.988, de 26 de agosto de 2019¹, e é o mais importante tratado internacional sobre a segurança de marinha mercante. Tem o propósito estabelecer os padrões mínimos para a construção de navios, para a dotação de equipamentos de segurança e proteção, para os procedimentos de emergência e para as inspeções e emissão de certificados.

No seu conjunto, a Convenção SOLAS e respectivo Protocolo de 1988, estabelecem normas referentes à engenharia naval e à segurança para a navegação marítima, inclusive do ponto de vista de prevenção de acidentes, dispondo, ainda, sobre procedimentos operacionais para os diferentes tipos de navegação civil em seus variados aspectos.

¹ Fonte (Planalto): https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2019/decreto/Anexo/And9988.pdf; acesso em: 11 abr. 2024.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado David Soares - União Brasil/SP

4

De se destacar que o nosso país, Estado Parte da Organização Marítima Internacional (*International Maritime Organization – IMO*), participa regularmente das reuniões do seu Comitê de Segurança Marítima (*Maritime Safety Committee – MSC*), a fim de acompanhar a evolução da legislação pertinente com base no desenvolvimento dos conhecimentos técnicos dessa área. Nesse sentido, enfatiza-se a importância de que a atualização das normas acordadas seja incorporada ao nosso direito positivo interno.

A Convenção, em si, é formada por treze artigos, seguida do Protocolo de 1988, composto de nove artigos.

O Anexo ao Protocolo de 1998 relativo à Convenção é que, com seus diversos capítulos, traz, efetivamente, um conteúdo de maior relevância e está estruturado conforme se segue:

- Capítulo I – Requisitos Gerais
- Capítulo II-1 – Construção – Estrutura, Compartimentagem e Estabilidade, Máquinas e Instalações Elétricas
- Capítulo II-2 – Construção – Proteção contra Incêndio, Detecção de Incêndio e Extinção de Incêndio
- Capítulo III – Equipamentos Salva-Vidas e Outros Dispositivos
- Capítulo IV – Radiocomunicações
- Capítulo V – Segurança da Navegação
- Capítulo VI – Transporte de Cargas
- Capítulo VII – Transporte de Mercadorias Perigosas
- Capítulo VIII – Navios Nucleares
- Capítulo IX – Gerenciamento para a Operação Segura de Navios
- Capítulo X – Medidas de Segurança para Embarcações de Alta Velocidade
- Capítulo XI-1 – Medidas Especiais para Intensificar a Segurança Marítima
- Capítulo XII-2 – Medidas Especiais para Intensificar a Proteção Marítima
- Capítulo XII – Medidas Adicionais de Segurança para Graneleiros
- APÊNDICE

As modificações aprovadas, entre 2007 e 2009, pelo Comitê de Segurança Marítima (MSC) da Organização Marítima Internacional (IMO),





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado David Soares - União Brasil/SP

5

foram introduzidas, exclusivamente, nos seguintes capítulos e Apêndice do Protocolo de 1988 à Convenção, pelas Resoluções listadas abaixo contendo as respectivas emendas:

1. Resolução MSC.239(83), nos Capítulos V e VI e no Apêndice;
2. Resolução MSC.240(83), no Apêndice;
3. Resolução MSC.256(84), nos Capítulo II-1, II-2, III e IV;
4. Resolução MSC.257(84), no Capítulo XI-1;
5. Resolução MSC.258(84), no Apêndice;
6. Resolução MSC.269(85), nos Capítulos II-1, II-2, VI e VII;
7. Resolução MSC.282(86), nos Capítulos II-1, V, VI e no Apêndice; e
8. Resolução MSC.283(86), no Apêndice.

No exame dos textos das Resoluções, com as respectivas emendas, nada há que justifique a rejeição delas, devendo, portanto, serem acatadas em nosso plano interno.

Assim, entendendo que, do ponto de vista do Direito Internacional Público, os textos pactuados atendem às normas e preceitos acolhidos pela comunidade internacional e vêm ao encontro da necessidade de segurança da navegação e da aplicação dos princípios da precaução e prevenção de acidentes no mar, da segurança das pessoas e do comércio e controle de poluição e, ainda, que estão em consonância com os princípios que norteiam nossas relações no campo internacional, particularmente, com aqueles consignados no art. 4º de nossa Carta Magna, manifestamo-nos, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo anexo, favoravelmente à aprovação das Resoluções MSC.239(83), MSC.240(83), MSC.256(84), MSC.257(84), MSC.258(84), 269(85), 282(86) e MSC.283(86), com as respectivas emendas, à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (*International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS*), de 1974, adotadas pelo Comitê de Segurança Marítima (*Maritime Safety Committee – MSC*) da Organização Marítima Internacional (*International Maritime Organization – IMO*), entre 2007 e 2009.

Sala da Comissão, em de de 2024.

Anexo IV – Gabinete 235 – Tels: (61) 3215.3235- CEP 70.160-900

Brasília, DF, e-mail: dep.davidsoares@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse <https://p1f0g4urteuclidace.mtkaadep.gov.br/verifica-assinatura>.
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. David Soares





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado David Soares - União Brasil/SP

Deputado DAVI SOARES
Relator

6

Apresentação: 07/06/2024 16:27:12.273 - CREDN
PRL 1 CREDN => MSC 641/2023

PRL n.1

**COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA
NACIONAL**



Anexo IV – Gabinete 235 – Tels: (61) 3215.3235- CEP 70.160-900

Brasília – DF – e-mail: dep.davidsoares@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse <https://p1f0g4rute.ufc.br/assina/dep.davidsoares@camara.leg.br>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. David Soares





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado David Soares - União Brasil/SP

7

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2023

(Mensagem nº 641, de 2023)

Aprova os textos das Resoluções MSC.239(83), MSC.240(83), MSC.256(84), MSC.257(84), MSC.258(84), 269(85), 282(86) e MSC.283(86), com as respectivas emendas, à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (*International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS*), de 1974, adotadas pelo Comitê de Segurança Marítima (*Maritime Safety Committee – MSC*) da Organização Marítima Internacional (*International Maritime Organization – IMO*), entre 2007 e 2009.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Ficam aprovados os textos das Resoluções MSC.239(83), MSC.240(83), MSC.256(84), MSC.257(84), MSC.258(84), 269(85), 282(86) e MSC.283(86), com as respectivas emendas, à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (*International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS*), de 1974, adotadas pelo Comitê de Segurança Marítima (*Maritime Safety Committee – MSC*) da Organização Marítima Internacional (*International Maritime Organization – IMO*), entre 2007 e 2009.

Parágrafo único. Ficam sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em denúncia ou em revisão das referidas Resoluções, bem como quaisquer ajustes complementares na Convenção ou nas Resoluções, que, nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado David Soares - União Brasil/SP

8

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2024.

Deputado DAVI SOARES
Relator

Apresentação: 07/06/2024 16:27:12.273 - CREDN
PRL 1 CREDN => MSC 641/2023

PRL n.1



Anexo IV – Gabinete 235 – Tels: (61) 3215.3235- CEP 70.160-900

Brasília – DF – e-mail: dep.davidsoares@camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse <https://p1f0g4rute.ufc.br/camara/dep/davidsoares>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. David Soares





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

MENSAGEM Nº 641, DE 2023

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, em reunião extraordinária realizada hoje, opinou pela aprovação da Mensagem nº 641/2023, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo que apresenta, acatando o Parecer do Relator, Deputado David Soares.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Lucas Redecker – Presidente; General Girão, Márcio Marinho e Florentino Neto - Vice-Presidentes; Aécio Neves, Alfredo Gaspar, Arlindo Chinaglia, Carlos Zarattini, Claudio Cajado, Damião Feliciano, Dilceu Sperafico, Eros Biondini, General Pazuello, Gervásio Maia, Glauber Braga, Jefferson Campos, Jonas Donizette, Leonardo Monteiro, Marcelo Crivella, Mario Frias, Max Lemos, Otto Alencar Filho, Cezinha de Madureira, David Soares, Ismael Alexandrino, Jilmar Tatto, Julio Lopes, Luiz Philippe de Orleans e Bragança, Merlong Solano, Osmar Terra, Pastor Eurico, Pr. Marco Feliciano, Reginete Bispo, Sargento Fahur, Waldemar Oliveira e Zucco.

Sala da Comissão, em 12 de junho de 2024.

Deputado LUCAS REDECKER
Presidente





CÂMARA DOS DEPUTADOS

GABINETE DO DEPUTADO PAULO ALEXANDRE BARBOSA PSDB/SP

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 308, DE 2024.

Aprova os textos das Resoluções MSC.239(83), MSC.240(83), MSC.256(84), MSC.257(84), MSC.258(84), 269(85), 282(86) e MSC.283(86), com as respectivas emendas, à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS), de 1974, adotadas pelo Comitê de Segurança Marítima (Maritime Safety Committee – MSC) da Organização Marítima Internacional (International Maritime Organization – IMO), entre 2007 e 2009.

Autora: COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

Relator: Deputado PAULO ALEXANDRE BARBOSA

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Decreto Legislativo nº 308, de 2024, que propõe aprovar os textos das Resoluções MSC.239(83), MSC.240(83), MSC.256(84), MSC.257(84), MSC.258(84), 269(85), 282(86) e MSC.283(86), com as respectivas emendas, que acrescentam disposições à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (*International Convention for the Safety of Life at Sea – Solas*), de 1974,





CÂMARA DOS DEPUTADOS

GABINETE DO DEPUTADO PAULO ALEXANDRE BARBOSA PSDB/SP

2

adotadas pelo Comitê de Segurança Marítima (*Maritime Safety Committee – MSC*) da Organização Marítima Internacional (*International Maritime Organization – IMO*).

Reconhecido como o mais importante tratado internacional de segurança da navegação mercante, o texto da SOLAS, em sua versão atual, foi promulgado no Brasil pelo Decreto nº 9.988, de 26 de agosto de 2019. A Convenção estabelece padrões mínimos para a construção e operação de navios, abrangendo requisitos relativos a equipamentos de segurança, procedimentos de emergência, inspeções e emissão de certificados.

As disposições da Convenção são periodicamente atualizadas por meio de Resoluções aprovadas pelos Estados-membros, que devem ser incorporadas ao ordenamento jurídico de cada país signatário.

O Projeto de Decreto Legislativo foi distribuído à Comissão de Viação e Transportes, para apreciação do mérito, e de Constituição e Justiça e de Cidadania, para análise de constitucionalidade e de juridicidade, conforme o art. 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD).

A proposição é sujeita à apreciação do Plenário e o regime de tramitação é o de urgência, conforme o art. 151 do RICD.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O presente Projeto de Decreto Legislativo visa incorporar ao ordenamento jurídico brasileiro as resoluções aprovadas pela Organização Marítima Internacional (OMI) entre 2007 e 2009, as quais introduzem alterações à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar. Este tratado é amplamente reconhecido como o mais importante instrumento internacional voltado à segurança da navegação comercial





CÂMARA DOS DEPUTADOS

GABINETE DO DEPUTADO PAULO ALEXANDRE BARBOSA PSDB/SP

3

marítima, sendo adotado por 167 países que, juntos, representam mais de 99% da tonelagem bruta de navios mercantes em operação global.

As emendas contidas nas referidas resoluções tratam de questões essenciais à segurança da navegação internacional de interesse comercial, abrangendo novas disposições sobre sistemas de radiocomunicação, dispositivos de reboque de emergência, combate a incêndios, equipamentos de salvamento e regulamentações para o transporte de mercadorias perigosas.

Adicionalmente, as resoluções introduzem mudanças nos requisitos de certificação de embarcações e nos procedimentos de investigação de acidentes e incidentes marítimos. Destaca-se ainda a norma que proíbe o uso de materiais com amianto na construção de embarcações, considerando seus reconhecidos impactos negativos ao meio ambiente e à saúde humana.

Assim, esta Comissão manifesta-se favoravelmente às alterações propostas na Convenção Solas, uma vez que todas as normas introduzidas pelas resoluções já integram o direito internacional marítimo em vigor, harmonizando-se, assim, com as práticas adotadas pelos principais parceiros comerciais do Brasil.

Diante do exposto, no que cabe a esta Comissão regimentalmente analisar, somos pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 308, de 2024.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado **PAULO ALEXANDRE BARBOSA PSDB/SP**
Relator





Câmara dos Deputados

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 308, DE 2024

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, opinou pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 308/2024, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Paulo Alexandre Barbosa.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Mauricio Neves - Presidente, Bebeto, Bruno Ganem, Denise Pessôa, Domingos Sávio, Flávio Nogueira, Gilberto Abramo, Guilherme Uchoa, Gutemberg Reis, Helena Lima, Kiko Celeguim, Luciano Vieira, Luiz Carlos Busato, Luiz Fernando Faria, Paulo Alexandre Barbosa, Rodrigo Gambale, Rosana Valle, Rubens Otoni, Afonso Hamm, Alexandre Lindenmeyer, Antonio Carlos Rodrigues, Cezinha de Madureira, Delegado Bruno Lima, Fausto Pinato, Gilson Daniel, Henderson Pinto, Hugo Leal, Jonas Donizette, Leônidas Cristino, Márcio Honaiser, Marcos Tavares, Paulo Guedes, Paulo Litro, Ricardo Ayres, Vicentinho Júnior e Zé Adriano.

Sala da Comissão, em 23 de abril de 2025.

Deputado MAURICIO NEVES
Presidente



COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 308, DE 2024

Aprova os textos das Resoluções MSC.239(83), MSC.240(83), MSC.256(84), MSC.257(84), MSC.258(84), 269(85), 282(86) e MSC.283(86), com as respectivas emendas, à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS), de 1974, adotadas pelo Comitê de Segurança Marítima (Maritime Safety Committee – MSC) da Organização Marítima Internacional (International Maritime Organization – IMO), entre 2007 e 2009.

Autora: COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

Relatora: Deputada LAURA CARNEIRO

I - RELATÓRIO

Veio a esta Comissão o Projeto de Decreto Legislativo em epígrafe, de autoria da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, que objetiva aprovar os textos das Resoluções MSC.239(83), MSC.240(83), MSC.256(84), MSC.257(84), MSC.258(84), 269(85), 282(86) e MSC.283(86), com as respectivas emendas, à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974, adotadas pelo Comitê de Segurança Marítima da Organização Marítima Internacional, entre 2007 e 2009.

A proposição teve origem na Mensagem nº 641, de 2023, que o Senhor Presidente da República encaminhou ao Congresso Nacional,



acompanhada de Exposição de Motivos dos Senhores Ministros de Estado das Relações Exteriores e da defesa, com os textos das emendas supracitadas, com vistas à aprovação legislativa a que se refere o inciso I do art. 49 da Constituição Federal.

Na Exposição de Motivos, os Srs. Ministros informam que:

A Convenção SOLAS, adotada no âmbito da IMO, em 1974, estabelece padrões mínimos sobre construção de navios, dotação de equipamentos de segurança, procedimentos de emergência, inspeções e emissão de certificados. No Brasil, a Convenção SOLAS foi promulgada pelo Decreto nº 87.186, de 18/5/1982.

Entre 2007 e 2009, o Comitê de Segurança Marítima (MSC) da IMO aprovou as seguintes emendas modificativas à Convenção SOLAS:

- i) Resolução MSC.239(83), de 2007, em vigor desde 2009;
- ii) Resolução MSC.240(83), de 2007, em vigor desde 2009;
- iii) Resolução MSC.256(84), de 2008, em vigor desde 2010;
- iv) Resolução MSC.257(84), de 2008, em vigor desde 2010;
- v) Resolução MSC.258(84), de 2008, em vigor desde 2010;
- vi) Resolução MSC.269(85), de 2008, em vigor desde 2011;
- vii) Resolução MSC.282(86), de 2009, em vigor desde 2011; e
- viii) Resolução MSC.283(86), de 2009, em vigor desde 2011.

Considerando que as referidas emendas estão em vigor no direito internacional, inclusive para o Brasil, e tendo em vista as relevantes atualizações do texto da Convenção SOLAS, a Marinha do Brasil manifestou interesse na internalização dos referidos atos no ordenamento brasileiro, nos termos do Ofício nº 10-63/EMA-MB, de 17/03/2011.

A Presidência da Casa distribuiu a proposição à Comissão de Viação e Transportes e a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, com supedâneo no art. 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.



Ela se sujeita à apreciação do Plenário e tramita em regime de urgência, na forma do art. 151, inciso I, alínea “j” do Regimento Interno desta Casa (mensagens do Poder Executivo sobre Acordo).

É o relatório.

II - VOTO DA RELATORA

Conforme determina o artigo 32, inciso IV, alínea ‘a’, combinado com o artigo 139, inciso II, “c”, do Regimento Interno desta Casa, compete à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania se manifestar sobre a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 308, de 2024.

Sobre o objeto do Projeto de Decreto Legislativo em questão, o relator da Mensagem nº 641, de 2023 (origem da proposição em tela), na Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, Deputado Davi Soares, consignou o seguinte:

Essa Convenção, na forma como se encontra vigente em nosso País, foi promulgada pelo Decreto nº 9.988, de 26 de agosto de 2019, e é o mais importante tratado internacional sobre a segurança de marinha mercante. Tem o propósito estabelecer os padrões mínimos para a construção de navios, para a dotação de equipamentos de segurança e proteção, para os procedimentos de emergência e para as inspeções e emissão de certificados.

No seu conjunto, a Convenção SOLAS e respectivo Protocolo de 1988, estabelecem normas referentes à engenharia naval e à segurança para a navegação marítima, inclusive do ponto de vista de prevenção de acidentes, dispondo, ainda, sobre procedimentos operacionais para os diferentes tipos de navegação civil em seus variados aspectos.

De se destacar que o nosso país, Estado Parte da Organização Marítima Internacional (*International Maritime Organization – IMO*), participa regularmente das reuniões do seu Comitê de Segurança Marítima (*Maritime Safety Committee – MSC*), a fim de acompanhar a evolução da legislação pertinente com base no desenvolvimento dos conhecimentos técnicos dessa área.



Nesse sentido, enfatiza-se a importância de que a atualização das normas acordadas seja incorporada ao nosso direito positivo interno.

(...)

No exame dos textos das Resoluções, com as respectivas emendas, nada há que justifique a rejeição delas, devendo, portanto, serem acatadas em nosso plano interno.

Assim, entendendo que, do ponto de vista do Direito Internacional Público, os textos pactuados atendem às normas e preceitos acolhidos pela comunidade internacional e vêm ao encontro da necessidade de segurança da navegação e da aplicação dos princípios da precaução e prevenção de acidentes no mar, da segurança das pessoas e do comércio e controle de poluição e, ainda, que estão em consonância com os princípios que norteiam nossas relações no campo internacional, particularmente, com aqueles consignados no art. 4º de nossa Carta Magna, manifestamo-nos, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo anexo, favoravelmente à aprovação das Resoluções MSC.239(83), MSC.240(83), MSC.256(84), MSC.257(84), MSC.258(84), 269(85), 282(86) e MSC.283(86), com as respectivas emendas, à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (*International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS*), de 1974, adotadas pelo Comitê de Segurança Marítima (*Maritime Safety Committee – MSC*) da Organização Marítima Internacional (*International Maritime Organization – IMO*), entre 2007 e 2009.

Esta relatoria não detectou nenhuma inconstitucionalidade no Projeto de Decreto Legislativo em exame, nem no Acordo que lhe serve de base, haja vista que, em ambos, se observaram as imposições constitucionais pertinentes.

O art. 84, VIII, da Constituição Federal, outorga competência ao Presidente da República para celebrar tratados, convenções e atos internacionais, que estão, porém, sujeitos a referendo do Congresso Nacional. Já o art. 49, I, da mesma Carta Política, estabelece ser da competência exclusiva do Congresso Nacional resolver definitivamente sobre tratados, acordos ou atos internacionais.

Nesse passo, sob o ponto de vista da **constitucionalidade formal**, foram observadas as normas de regência que autorizam



privativamente o Chefe do Poder Executivo a celebrar o Acordo em exame, bem como aquela que determina a sujeição do Acordo assinado ao referendo do Congresso Nacional.

Igualmente, no que diz respeito à **constitucionalidade material**, as emendas à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), de 1974, adotadas pelo Comitê de Segurança Marítima (MSC) da Organização Marítima Internacional (IMO), entre 2007 e 2009, não encontram obstáculo no ordenamento jurídico brasileiro.

Ao contrário, coaduna-se a avença com os princípios que regem a República Federativa do Brasil em suas relações internacionais, estatuídos no art. 4º da Constituição Federal.

Quanto à **juridicidade**, a proposição inova o ordenamento jurídico e respeita os princípios gerais do Direito.

Acresce que o Projeto de Decreto Legislativo, ora examinado, é bem escrito e respeita a **boa técnica legislativa**.

Em face do exposto, voto pela **juridicidade, constitucionalidade e boa técnica legislativa** do Projeto de Decreto Legislativo nº 308, de 2024.

Sala da Comissão, em 19 de dezembro de 2024.

Deputada Federal LAURA CARNEIRO
Relatora

2024-18911





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 308, DE 2024

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, opinou pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 308/2024, nos termos do Parecer da Relatora, Deputada Laura Carneiro.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Paulo Azi - Presidente, Alencar Santana, Alex Manente, Aluisio Mendes, Carlos Jordy, Caroline de Toni, Cezinha de Madureira, Claudio Cajado, Coronel Assis, Daiana Santos, Daniel Freitas, Delegado Éder Mauro, Delegado Marcelo Freitas, Domingos Neto, Dr. Jaziel, Duarte Jr., Fabio Schiochet, Félix Mendonça Júnior, Fernanda Melchionna, Fernanda Pessoa, Fernando Rodolfo, Gisela Simona, Helder Salomão, José Guimarães, Juarez Costa, Julia Zanatta, Lídice da Mata, Lucas Redecker, Luiz Couto, Marcelo Crivella, Marcos Pollon, Maria Arraes, Maria do Rosário, Mauricio Marcon, Nikolas Ferreira, Orlando Silva, Pastor Eurico, Pastor Henrique Vieira, Patrus Ananias, Paulo Magalhães, Pr. Marco Feliciano, Renilce Nicodemos, Ricardo Ayres, Roberto Duarte, Rubens Pereira Júnior, Sidney Leite, Waldemar Oliveira, Adail Filho, Ana Paula Lima, Aureo Ribeiro, Cabo Gilberto Silva, Capitão Alden, Chris Tonietto, Coronel Fernanda, Danilo Forte, Delegado Paulo Bilynskyj, Diego Coronel, Diego Garcia, Dilceu Sperafico, Domingos Sávio, Duda Salabert, Enfermeira Ana Paula, Erika Hilton, Erika Kokay, Flávio Nogueira, Guilherme Boulos, Hugo Leal, José Rocha, Kiko Celeguim, Lafayette de Andrada, Laura Carneiro, Leur Lomanto Júnior, Luiz Carlos Motta, Luiz Gastão, Luiz Philippe de Orleans e Bragança, Marangoni, Marcos Pereira, Miguel Ângelo, Moses Rodrigues, Natália Bonavides, Nilton Tatto, Paulo Folletto, Rafael Brito, Rosangela Moro, Sargento Portugal, Tabata Amaral e Zé Trovão.

Sala da Comissão, em 26 de março de 2025.

Deputado PAULO AZI



Presidente

