

MARINHA DO BRASIL
CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE

ÁGATHA MARTINS PEREIRA E SOUZA

GERENCIAMENTO DE SEGURANÇA NA MARINHA MERCANTE

RIO DE JANEIRO

2014

ÁGATHA MARTINS PEREIRA E SOUZA

GERENCIAMENTO DE SEGURANÇA NA MARINHA MERCANTE

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica/Máquinas da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Orientador: Mestre Mercante Cláudio de Jesus

RIO DE JANEIRO

2014

ÁGATHA MARTINS PEREIRA E SOUZA

GERENCIAMENTO DE SEGURANÇA NA MARINHA MERCANTE

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica/Máquinas da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Data da Aprovação: ____/____/____

Orientador: (nome completo com titulação)

Assinatura do Orientador

NOTA FINAL: _____

Dedico este trabalho aos meus avós, Conceição e Edgard.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a minha família e aos meus cachorros pelos maravilhosos finais de semana que me proporcionam, às meninas do meu camarote pela amizade e ao meu orientador Jesus por me guiar no desenvolvimento deste trabalho.

RESUMO

Este trabalho tem como objetivos explicar os tópicos e discorrer sobre a importância de certas convenções, códigos e normas para o gerenciamento de segurança a bordo de embarcações mercantes, com foco na Convenção *SOLAS* (Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar), no Código *ISM* (Código Internacional para o Gerenciamento da Operação Segura de Navios e para a Prevenção da Poluição) e na NR 30 (Segurança e Saúde no Trabalho Aquaviário), que impõe a existência do GSSTB (Grupo de Segurança e Saúde no Trabalho a Bordo das Embarcações). São apresentados os principais motivos que levaram à criação do *ISM Code*, além de se explicar o funcionamento de um Sistema de Gerenciamento de Segurança (*SMS*). São estabelecidas, neste trabalho, a responsabilidade e a autoridade do Comandante, da tripulação, da empresa de navegação e das Pessoas Designadas no que diz respeito à segurança. Além disso, são definidas e exemplificadas as não conformidades e são apresentadas as certificações das instalações de terra (Documento de Conformidade ou *DOC*) e das embarcações (Certificado de Gerenciamento de Segurança ou *SMC*), bem como as verificações de tais documentos. Por fim, após serem detalhadas as principais características do GSSTB, explica-se sucintamente a Comissão Interna de Prevenção de Acidentes (*CIPA*).

Palavras-chave: Gerenciamento de segurança. Certificações. GSSTB.

ABSTRACT

This project aims to explain the topics and discuss the importance of certain conventions, codes and standards for managing security on board merchant vessels, focusing on SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea), in ISM code (International Management code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention) and RN 30 (Safety and Health at Work Waterway), which requires the existence of GSHWB (Group Safety and Health at Work on Board vessels). The main reasons that led to the creation of the ISM Code are presented, in addition to explaining the workings of a Safety Management System (SMS). It's established in this work the responsibility and the authority of the Captain, the crew, the shipping company and the Designated Person Ashore with regard to safety. Also, it's defined and exemplified nonconformities and it's presented certifications of ground installations (Document of Compliance or DOC) and vessels (Safety Management Certificate or SMC), as well as the verification of such documents. Finally, after being detailed the main features of GSHWB it's explained succinctly the Internal Commission for Accident Prevention (ICAP).

Keywords: Safety management. Certifications. GSHWB.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1: Linhas de comunicação navio-terra-navio. Fonte: <http://www.enautica.pt/>24

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CAT: Comunicação de Acidente do Trabalho

CIPA: Comissão Interna de Prevenção de Acidentes

COLREG: Convention on International Regulations for Preventing Collisions At Sea

CSC: International Convention for Safe Containers

DOC: Documente of Compliance

GSSTB: Grupo de Segurança e Saúde no Trabalho a Bordo das Embarcações

IMO: International Maritime Organization

INMARSAT: Convention on International Mobile Satellite Organization

ISM: International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention

LL: International Convention on Load Lines ou Convenção Internacional

MSC: Maritime Safety Committee

NR: Norma Regulamentadora

SAR: International Convention on Maritime Search and Rescue

SESMT: Serviços Especializados em Engenharia de Segurança e em Medicina do Trabalho

SFV: The Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels

SMC: Safety Management Certificate

SMS: Safety Management System

SOLAS: International Convention for the Safety of Life at Sea

STCW: International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	11
2 ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL	12
2.1 Convenções adotadas pela IMO relacionadas à segurança	12
3 GERENCIAMENTO DE SEGURANÇA DE ACORDO COM A CONVENÇÃO SOLAS	15
3.1 Aplicação	15
3.2 Requisitos para o gerenciamento de segurança	15
3.3 Certificação	15
3.4 Manutenção de condições	16
3.5 Verificação	16
4 ISM CODE	17
4.1 Motivos que levaram à criação do código	17
4.2 Parte A - Implementação	18
4.2.1 Objetivos	18
4.2.2 Exigências funcionais para um sistema de gerenciamento de segurança	19
4.2.3 Política de segurança e proteção ambiental	20
4.2.4 Responsabilidades e autoridade da Companhia	20
4.2.5 Pessoas designadas	21
4.2.6 Responsabilidade e autoridade do Comandante	21
4.2.7 Recursos e pessoal	21
4.2.8 Operações de bordo	22
4.2.9 Prontidão para emergência	22
4.2.10 Relatórios e análises de não-conformidades, acidentes e ocorrências perigosas	23
4.2.11 Manutenção do navio e do equipamento	26
4.2.12 Documentação	26
4.2.13 Verificação da Companhia, revisão e avaliação	27
4.3 Parte B - Certificação e verificação	27
4.3.1 Certificação e verificação periódica	27
4.3.1.1 Certificação das instalações de terra - DOC	28
4.3.1.2 Certificação das embarcações - SMC	29
4.3.2 Certificação provisória	30
4.3.2.1 Documento Provisório de Conformidade	31
4.3.2.2 Certificado Provisório de Gerenciamento de Segurança	31
5 GRUPO DE SEGURANÇA E SAÚDE NO TRABALHO A BORDO DAS	

EMBARCAÇÕES - GSSTB	33
5.1 Composição	33
5.2 Finalidades	34
5.3 Atribuições	34
5.4 Reuniões	35
5.5 Funções do Comandante em relação ao GSSTB	36
5.6 Funções do armador e seus prepostos em relação ao GSSTB	36
6 COMISSÃO INTERNA DE PREVENÇÃO DE ACIDENTES - CIPA	38
7 CONSIDERAÇÕES FINAIS	40
REFERÊNCIAS	41
ANEXO A - DOCUMENTO DE CONFORMIDADE DA EMPRESA SEALION	42
ANEXO B - CERTIFICADO DE GERENCIAMENTO DE SEGURANÇA DO NAVIO TOISA SERENADE	44

1 INTRODUÇÃO

Diante da ocorrência de sérios acidentes envolvendo navios, com perda de vidas, danos materiais e poluição ambiental, ficou evidente a necessidade da padronização de normas que regulamentassem o gerenciamento de segurança no contexto mundial. A forma mais prática que a *IMO* encontrou para isso foi inserir um capítulo sobre o assunto (Capítulo IX – Gerenciamento para a Operação Segura de Navios) na Convenção *SOLAS*, já adotada pela Organização, bem como criar um código que detalhasse tal capítulo e explicasse o *SMS* a ser cumprido pelas empresas de navegação.

Assim, foram criados o Certificado de Gerenciamento de Segurança, que atesta que a Companhia e seu gerenciamento de bordo operam de acordo com o *SMS* aprovado, constituindo uma certificação de embarcação, e o Documento de Conformidade, que constitui uma certificação das instalações de terra. A validade do *DOC* está condicionada a verificações anuais, ao passo que a do *SMC* está condicionada a uma verificação intermediária.

A Norma Regulamentadora 13 também tem grande importância na promoção da segurança da navegação, visto que estabelece a existência, a composição, a finalidade e as atribuições do Grupo de Segurança e Saúde no Trabalho a Bordo das Embarcações.

2 ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL

Agência especializada da Organização das Nações Unidas, a Organização Marítima Internacional (*IMO*) tem como objetivo implementar a regulamentação adequada para garantir um transporte marítimo seguro, protegido e eficiente sobre oceanos cada vez mais limpos.

O órgão técnico da *IMO* responsável por tratar dos assuntos concernentes à segurança marítima é o Comitê de Segurança Marítima (*Maritime Safety Committee* ou *MSC*), que se reúne pelo menos uma vez por ano e conta com o apoio dos diversos subcomitês componentes da estrutura da Organização. Cabe ao *MSC* examinar todas as questões que sejam da competência da *IMO* com relação ao auxílio à navegação, construção e equipamento de navios, dotação do ponto de vista da segurança, regras para evitar colisões, manipulação de cargas perigosas, procedimentos e exigências relativos à segurança marítima, informações hidrográficas, diários e registros de navegação, investigação de acidentes marítimos, socorro e salvamento e quaisquer outras questões que afetem diretamente a segurança marítima.

Quando a *IMO* foi criada, sua primeira tarefa foi atualizar a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (Convenção *SOLAS*), o primeiro e, até os dias atuais, o mais importante tratado internacional relacionado à segurança marítima. Vários outros instrumentos foram adotados a seguir, tais como convenções e códigos destinados a evitar abalroamentos no mar, padronizar a formação de marítimos, regulamentar o serviço de busca e salvamento, facilitar o tráfego marítimo internacional e regulamentar o transporte de mercadorias perigosas, bem como determinar as linhas de carga e estabelecer a medida de arqueação bruta dos navios.

2.1 Convenções adotadas pela *IMO* relacionadas à segurança

As seguintes convenções, adotadas pela Organização Marítima Internacional, tratam da segurança marítima:

.1 *COLREG* (*Convention on International Regulations for Preventing Collisions At Sea* ou Convenção sobre o Regulamento Internacional para evitar Abalroamentos no Mar),

1972: tem como propósitos evitar abalroamentos no mar e estabelecer regras para direitos de passagem, procedimentos em canais e esquemas de separação de tráfego.

.2 *CSC (International Convention for Safe Containers* ou *Convenção Internacional sobre Segurança de Contêineres*), 1977: estabelece normas para segurança da construção e das operações com contêineres.

.3 *Convention on International Mobile Satellite Organization (Inmarsat)* ou *Convenção da Organização Internacional de Telecomunicações Móveis por Satélite*, 1976: tem como finalidade assegurar os serviços de comunicação por satélite para atendimento à busca e ao salvamento marítimo global, em particular os serviços especificados na *Convenção SOLAS 74* e na *Convenção da União Internacional de Telecomunicação*, relativas ao *GMDSS*.

.4 *LL (International Convention on Load Lines* ou *Convenção Internacional sobre Linhas de Carga*), 1966: tem por propósito determinar os limites que devem ser obedecidos pelos navios em viagens internacionais quanto à quantidade de carga transportada, tendo em vista a necessidade da salvaguarda da vida humana no mar e da propriedade no mar.

.5 *SAR (International Convention on Maritime Search and Rescue* ou *Convenção Internacional Sobre Busca e Salvamento Marítimo*), 1979: como o próprio nome sugere, busca estabelecer normas internacionais para as operações de busca e salvamento em casos de acidentes marítimos.

.6 *SFV (The Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels* ou *Convenção Internacional sobre Segurança de Embarcações de Pesca*), 1977: estabelece os requisitos mínimos para construção e operação segura das embarcações de pesca maiores que 24m.

.7 *SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea* ou *Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar*), 1974/1988: tem por 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.

.8 *STCW (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* ou *Convenção Internacional sobre Padrões de Instrução, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos*), 1978: estabelece padrões internacionais

para a instrução dos marítimos, emissão de certificados de qualificação para funções a bordo e para o serviço de quarto nos navios.

3 GERENCIAMENTO DE SEGURANÇA DE ACORDO COM A CONVENÇÃO SOLAS

3.1 Aplicação

O capítulo IX da Convenção *SOLAS*, que trata do gerenciamento para a operação segura de navios, aplica-se a navios, independentemente da data de construção, da seguinte forma:

.1 navios de passageiros, inclusive embarcações de passageiros de alta velocidade, não mais tarde que 1o de Julho de 1998;

.2 petroleiros, navios de produtos químicos, navios transportadores de gás, graneleiros e embarcações de transporte de carga de alta velocidade, de arqueação bruta igual 500 ou mais, não mais tarde que 1o de Julho de 1998; e

.3 outros navios de carga e unidades móveis de perfuração marítima com arqueação bruta igual 500 ou mais, não mais tarde que 1o de Julho de 2002.

Esse capítulo não se aplica, contudo, a navios operados por governos, que sejam utilizados para fins não comerciais.

3.2 Requisitos para o gerenciamento de segurança

A companhia e o navio deverão cumprir as exigências do Código Internacional de Gerenciamento de Segurança, cujos requisitos deverão ser tratados como obrigatórios. Além disso, a companhia que operar o navio deverá possuir um Documento de Conformidade.

3.3 Certificação

Toda companhia que cumprir as exigências do Código Internacional de Gerenciamento de Segurança deverá receber um Documento de Conformidade, emitido pela Administração, por uma organização reconhecida por ela ou, mediante solicitação da

Administração, por outro Governo Contratante. Deverá ser mantida a bordo do navio uma cópia desse documento, de forma que o comandante possa exibi-la para verificação quando for solicitado. Para cada navio, a Administração ou uma organização por ela reconhecida emitirá o Certificado de Gerenciamento de Segurança, após verificar se e a companhia e seu gerenciamento de bordo trabalham de acordo com o sistema de gerenciamento de segurança aprovado.

3.4 Manutenção de condições

O sistema de gerenciamento de segurança deverá ser mantido de acordo com o disposto no Código Internacional de Gerenciamento de Segurança.

3.5 Verificação

A Administração, outro Governo Contratante mediante solicitação da Administração ou uma organização reconhecida por ela deverá verificar periodicamente o funcionamento apropriado do sistema de gerenciamento de segurança do navio.

4 ISM CODE

O *International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention* ou Código Internacional para o Gerenciamento da Operação Segura de Navios e para a Prevenção da Poluição (*ISM Code*), como o próprio nome sugere, busca estabelecer um padrão internacional para a operação e gerenciamento seguros de navios e para a prevenção da poluição.

Suas exigências podem ser aplicadas para todos os navios. É de emprego obrigatório para os navios e companhias dos países signatários da Convenção *SOLAS*, de acordo com o Cap. IX de tal instrumento normativo, tendo sido adotado pela *IMO*, em sua forma atual, pela Resolução A.741(18) de 17/11/1993, e modificado pelas Resoluções *MSC.104(73)*, *179(79)*, *195(80)* e *273(85)*. As Diretrizes para implementação do Código *ISM* pelas Administrações foram promulgadas pela Resolução A.913(22).

A Assembleia, através da resolução A.443(XI), convidou todos os Governos a tomar as medidas necessárias para salvaguardar o comandante do navio no apropriado desengargo de sua responsabilidade com relação à segurança marítima e à proteção do meio ambiente marinho. Também adotou a resolução A.680(17), pela qual reconheceu a necessidade de uma organização apropriada de gerenciamento para atingir e manter altos padrões de segurança e de proteção ambiental.

O Código baseia-se em princípios gerais e objetivos, ao reconhecer que duas companhias de navegação ou armadores não são iguais e que navios operam sob condições diversificadas. Pode ter uma aplicação bem geral, já que é expresso em termos amplos. Obviamente, diferentes níveis de gerenciamento, tanto em terra como no mar, irão requerer níveis variados de conhecimento e de conscientização dos itens considerados.

4.1 Motivos que levaram à criação do código

A ocorrência de sérios acidentes envolvendo navios, ocasionando danos materiais, ambientais e perda de vidas, impressionou o mundo todo e a comunidade marítima, que percebeu a necessidade da criação de um código internacional que tratasse do gerenciamento

de segurança nas embarcações e da prevenção da poluição. Entre esses acidentes, podemos citar:

.1 *Herald of Free Enterprise (ferry)*: naufrágio no Mar do Norte em 1987, com perda de vidas;

.2 *Exxon Valdez* (navio tanque petroleiro): encalhe no Alasca em 1989, resultando em poluição;

.3 *Scandinavian Star* (navio de passageiros): incêndio no largo da Suécia em 1990, com perda de vidas.

.4 *Aegean Sea* (navio tanque petroleiro): encalhe em *La Coruña* em 1992, com incêndio e poluição;

.5 *Braer* (navio tanque petroleiro): encalhe nas Ilhas *Shetlands*, gerando poluição.

.6 *Estonia (ferry)*: naufrágio no Báltico em 1994, resultando em perda de vidas;

.7 *Sea Empress* (navio tanque petroleiro): encalhe em *Milford Haven* em 1996, gerando poluição.

Os acidentes dos navios *Herald*, *Scandinavian Star* e *Estonia* foram impactantes na opinião pública, com grande cobertura da imprensa, já que transportavam passageiros.

Os casos de poluição citados foram acidentes de grandes dimensões, que causaram derrames de gravíssimas consequências ambientais.

4.2 Parte A - Implementação

4.2.1 Objetivos

O *ISM Code* tem por objetivos garantir a segurança no mar, prevenção de ferimentos humanos ou perda de vida, bem como evitar danos à propriedade e ao meio ambiente, em particular ao meio ambiente marinho.

Os objetivos do gerenciamento de segurança da Companhia devem, entre outras coisas:

- .1 prover um ambiente seguro de trabalho e práticas seguras na operação de navio;
- .2 avaliar todos os riscos identificados para seus navios, pessoal e ambiente e estabelecer garantias adequadas; e
- .3 aperfeiçoar continuamente as habilidades no gerenciamento de segurança do pessoal tanto em terra quanto a bordo de navios, incluindo a preparação para emergências relacionadas à segurança e à proteção ambiental.

O sistema de gerenciamento de segurança deve assegurar conformidade com normas e regras obrigatórias e garantir que são levados em consideração os códigos, diretrizes e padrões aplicáveis, recomendados pela Organização, Administrações, sociedades classificadoras e organizações industriais marítimas.

4.2.2 Exigências funcionais para um sistema de gerenciamento de segurança

O sistema de gerenciamento de segurança (*Safety Management System* ou *SMS*) a ser desenvolvido, implementado e mantido por todas as Companhias deverá incluir as seguintes exigências funcionais:

- .1 uma política de segurança e proteção ambiental;
- .2 instruções e procedimentos para assegurar operação segura de navios e proteção do meio ambiente de acordo com as relevantes legislações internacional e do Estado da bandeira;
- .3 níveis definidos de autoridade e linhas de comunicação entre, e internamente, o pessoal de terra e de bordo do navio;
- .4 procedimentos para reportar acidentes e não conformidades com as disposições do *ISM Code*;
- .5 procedimentos para preparar para e responder a situações de emergência; e
- .6 procedimentos para auditorias internas e revisões de gerenciamento;

- .7 realização, em segurança, de operações em condições normais e adversas;
- .8 manutenção de uma condição eficiente do navio e do seu equipamento;
- .9 recursos humanos;
- .10 documentação; e
- .11 pessoa designada.

4.2.3 Política de segurança e proteção ambiental

A Companhia deve estabelecer uma política de segurança e proteção ambiental que descreva como os objetivos do sistema de gerenciamento de segurança, estabelecidos no *ISM Code*, serão atingidos. Deve, também, assegurar que a política é implementada e mantida em todos os níveis da organização tanto com base no navio quanto com base em terra.

4.2.4 Responsabilidades e autoridade da Companhia

Caso a entidade responsável pela operação do navio seja outra que não o armador, ele deve comunicar o nome completo e detalhes dessa entidade à Administração. A Companhia tem o dever de "definir e documentar a responsabilidade, autoridade e inter-relação de todo o pessoal que gerencia, executa e verifica o trabalho relacionado e afetando a segurança e prevenção da poluição." (https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/ISM_consolidado_com_emd__Jul2010.pdf) Além disso, é responsável por assegurar que recursos adequados e apoio baseado em terra são supridos de modo que capacite a pessoa ou pessoas designadas para executarem suas funções.

4.2.5 Pessoas designadas

Todas as Companhias, como for conveniente, devem designar uma pessoa ou pessoas em terra com acesso direto ao mais alto nível de gerenciamento, com a finalidade de garantir a operação segura de cada navio e estabelecer uma ligação entre a Companhia e aqueles a bordo. A responsabilidade e a autoridade da pessoa designada devem incluir: monitorar os aspectos de segurança, prevenir a poluição da operação de cada navio e assegurar que os recursos adequados e apoio baseado em terra são aplicados, como exigido.

4.2.6 Responsabilidade e autoridade do Comandante

São responsabilidades do Comandante:

- .1 implementar a política de segurança e de proteção ambiental da Companhia e motivar a tripulação a observar essa política;
- .2 emitir, de forma clara e simples, ordens e instruções apropriadas;
- .3 verificar que as exigências especificadas são observadas; e
- .4 revisar periodicamente o *SMS* e reportar suas deficiências ao gerenciamento com base em terra.

Essas responsabilidades devem ser claramente definidas e documentadas pela Companhia, que também tem o papel de assegurar que o sistema de gerenciamento de segurança em operação a bordo do navio contenha uma declaração clara enfatizando a autoridade do Comandante. Além disso, a Companhia deve estabelecer no *SMS* que o comandante tem a prioritária autoridade e a responsabilidade para tomar decisões em relação à segurança e prevenção da poluição e para solicitar a assistência da Companhia conforme seja necessário.

4.2.7 Recursos e pessoal

A Companhia deve assegurar que o Comandante é apropriadamente qualificado para comando e totalmente conhecedor de seu sistema de gerenciamento de segurança, bem como

dar o apoio necessário para que as obrigações do comandante possam ser executadas em segurança. Deve assegurar, também, que cada navio é tripulado com marítimos qualificados, certificados e medicamente aptos, de acordo com as exigências nacionais e internacionais.

É necessário que sejam estabelecidos procedimentos para garantir que é dada familiarização apropriada com suas obrigações ao pessoal novo e ao pessoal transferido para novas atribuições, relacionadas com segurança e proteção do meio ambiente. Instruções essenciais a serem ministradas antes da saída para o mar devem ser identificadas, documentadas e dadas.

A Companhia precisa permitir que todo o pessoal envolvido no seu *SMS* tenha um entendimento adequado de normas, regras, códigos e diretrizes relevantes. Tem a obrigação de estabelecer e manter procedimentos para identificar qualquer formação que possa ser requerida em apoio do *SMS* e certificar-se de que tal formação é ministrada para todo o pessoal envolvido.

Ela também deve estabelecer procedimentos através dos quais o pessoal do navio receba informações relevantes sobre o sistema de gerenciamento de segurança em um idioma de trabalho ou idiomas entendidos por eles, além de assegurar que esses trabalhadores de bordo são capazes de se comunicarem efetivamente na execução de suas obrigações relacionadas ao *SMS*.

4.2.8 Operações de bordo

Devem ser estabelecidos, pela Companhia, procedimentos, planos e instruções, incluindo listas de verificação conforme o caso, para as operações de bordo essenciais relacionadas com a segurança do pessoal, navio e a proteção do ambiente. As diversas tarefas deverão ser definidas e atribuídas ao pessoal qualificado.

4.2.9 Prontidão para emergência

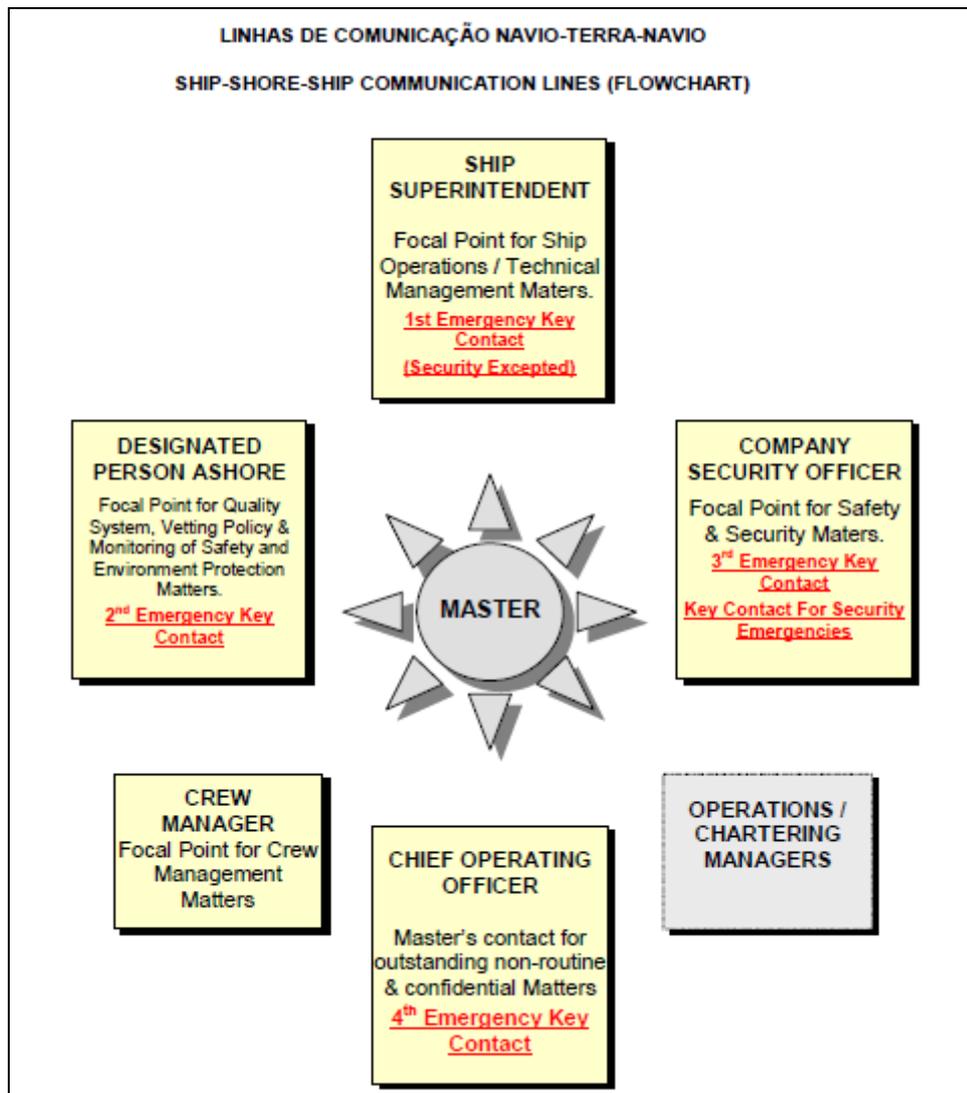
A Companhia deve identificar potenciais situações de emergência a bordo e estabelecer procedimentos para respondê-las, organizar programas de adestramento e exercícios que preparem para ações de emergência e ser capaz de responder, a qualquer momento, a situações de perigo ou emergência e acidentes envolvendo seus navios, através de medidas contidas em seu *SMS*.

4.2.10 Relatórios e análises de não conformidades, acidentes e ocorrências perigosas

Devem ser incluídos, no *SMS*, procedimentos assegurando que não conformidades, acidentes e situações perigosas são reportados para a Companhia, investigados e analisados com a finalidade de aperfeiçoar a segurança e a prevenção da poluição, assim como procedimentos para implementar ações corretivas, incluindo medidas destinadas a prevenir a reincidência.

O conceito de não conformidade abrange o não cumprimento dos requisitos do sistema, a não observância de regras e regulamentos estatutários aplicáveis ao navio, à tripulação e à Companhia e o não cumprimento dos códigos mais relevantes.

Figura 1 – Linhas de comunicação navio-terra-navio



Fonte: <http://www.enautica.pt/>

São exemplos de não conformidades:

- .1 qualquer espécie de não cumprimento dos procedimentos contidos nos manuais do SMS;
- .2 falha nas linhas de comunicação navio-terra ou terra-navio (falta sistemática de resposta da pessoa designada ou de qualquer outra estrutura de terra);
- .3 certificação incompleta ou inadequada de um tripulante, falta de certificado de aptidão física ou incapacidade de um tripulante conseguir comunicar-se com o restante da tripulação;

.4 não cumprimento de regras ou recomendações encontradas em observações ou advertências bem fundamentadas das Autoridades Portuárias, de Sociedades Classificadoras e outras entidades externas;

.5 falha do navio em cumprir requisitos contratuais (Carta-partida, contrato de afretamento etc.) devido ao não cumprimento de procedimentos de segurança, operacionais ou de manutenção e devido a inspeções.

As não conformidades podem ser classificadas em dois graus, sendo as de grau 1 as mais graves, exemplificadas abaixo:

.1 falhas na organização da gestão do navio;

.2 total descumprimento de um procedimento;

.3 repetição contínua de uma não conformidade de grau 2;

.4 descumprimento de compromissos comerciais (demoras nas operações de carga, carga avariada etc.);

.5 situações em que o pessoal de bordo é incapaz de identificar as causas da não conformidade e/ou as medidas corretivas permanentes necessárias sem a assistência da Companhia;

.6 quando a correção da não conformidade envolve a necessidade de alteração do procedimento em vigor ou a emissão de novos procedimentos;

.7 deficiências encontradas por Autoridades Portuárias (*Port State Control*) e outras entidades externas ao navio (terminais, afretadores etc.).

Já as não conformidades de grau 2 são aquelas que podem ser facilmente resolvidas a bordo, sem necessidade de assistência da Companhia e que não envolvem perigo para a segurança, o meio ambiente, os aspectos comerciais ou a eficiência da embarcação. São tratadas como um assunto interno de bordo, só sendo enviadas para a Companhia caso o Comandante julgue que as conclusões decorrentes da análise da não conformidade poderão ser aproveitadas por outros navios.

Na Companhia, a pessoa designada é quem recebe e coordena tudo o que diz respeito às NC's.

4.2.11 Manutenção do navio e do equipamento

A Companhia deve instaurar procedimentos para garantir que o navio é mantido de acordo com as disposições das normas e regras relevantes e com quaisquer exigências adicionais que podem ser estabelecidos por ela.

Devem ser efetuadas inspeções em intervalos apropriados, integradas na rotina de manutenção operacional do navio; qualquer não conformidade precisa ser relatada, com sua possível causa, se conhecida; deve-se tomar ação corretiva apropriada e manter registros dessas atividades.

A Companhia deve identificar equipamentos e sistemas técnicos nos quais a inesperada falha operacional pode resultar em situações perigosas. O sistema de gerenciamento de segurança deve estabelecer medidas específicas para promover a confiabilidade de tais equipamentos ou sistemas. Essas medidas devem incluir testes regulares de arranjos de prontidão (*stand-by*) e equipamentos ou sistemas técnicos que não estão em uso contínuo.

4.2.12 Documentação

A Companhia deve estabelecer e manter procedimentos para controlar toda a documentação e dados relevantes para o *SMS* e precisa assegurar que:

- .1 documentos válidos estão disponíveis em todas as localizações relevantes;
- .2 alterações em documentos são revistas e aprovadas por pessoal autorizado; e
- .3 documentos obsoletos são prontamente removidos.

Os documentos usados para descrever e implementar o sistema de gerenciamento de segurança podem ser referidos como o Manual de Gerenciamento de Segurança. A documentação deve ser guardada em uma forma que a Companhia considere a mais eficaz. Cada navio deve levar a bordo toda a documentação relevante.

4.2.13 Verificação da Companhia, revisão e avaliação

Devem ser realizadas, pela Companhia, auditorias internas de segurança a bordo e em terra em intervalos não superiores a doze meses, para verificar se as atividades de segurança e de prevenção da poluição estão de acordo com o sistema de gerenciamento de segurança. Esse intervalo pode ser excedido em não mais de três meses em circunstâncias excepcionais.

A Companhia deve avaliar periodicamente a eficiência do SMS de acordo com os procedimentos por ela estabelecidos.

As auditorias e possíveis ações corretivas devem ser feitas de acordo com procedimentos documentados. Além disso, o pessoal conduzindo auditorias deve ser independente das áreas sendo auditadas, a menos que isso seja impraticável devido ao tamanho e natureza da Companhia.

Os resultados das auditorias e revisões devem ser avaliados por todo o pessoal com responsabilidade na área envolvida, sendo que o pessoal do gerenciamento deve tomar, a tempo, ação corretiva sobre deficiências encontradas.

4.3 Parte B - Certificação e verificação

4.3.1 Certificação e verificação periódica

4.3.1.1 Certificação das instalações de terra - DOC

O navio deve ser operado por uma Companhia para a qual foi emitido um Documento de Conformidade (*Document of Compliance* ou *DOC*) ou um Documento Provisório de Conformidade relativo àquele navio, os quais devem conter, no texto, uma tradução para o Inglês ou o Francês, caso o idioma usado não seja um desses dois.

O Documento de Conformidade deve ser emitido pela Administração, por uma organização reconhecida por ela ou, mediante solicitação da mesma, por outro Governo Contratante à Convenção *SOLAS* para qualquer Companhia sujeitando-se às exigências do

ISM Code por um período especificado pela Administração que não deve exceder cinco anos. Esse documento deve ser aceito como evidência de que a Companhia é capaz de cumprir com as exigências do Código.

O *DOC* é válido somente para os tipos de navios indicados explicitamente nele. Outros tipos de navios somente podem ser adicionados após verificar-se a capacidade da Companhia em cumprir com as exigências do Código aplicáveis a eles.

Sua validade deve estar condicionada à verificação anual pela Administração, por uma organização reconhecida por ela ou, mediante solicitação da mesma, por outro Governo Contratante nos três meses antes ou após a data de aniversário.

Deve ser cancelado pela Administração ou, por sua solicitação, pelo Governo Contratante que emitiu o Documento quando a verificação anual exigida não foi realizada ou se há evidência de não conformidade maior relativa ao Código.

É importante ressaltar que todos os Certificados de Gerenciamento de Segurança e/ou Certificados Provisórios de Gerenciamento de Segurança associados devem ser cancelados se o Documento de Conformidade também o for.

Uma cópia do Documento de Conformidade deve ser colocada a bordo de forma que o comandante do navio, se solicitado, possa apresentá-la para verificação pela Administração ou por uma organização reconhecida pela Administração ou para os propósitos do controle referido na regra XI/4 da Convenção *SOLAS*. Essa regra determina que, "quando o navio estiver no porto de outro Governo Contratante, estará sujeito a um controle exercido por funcionários devidamente autorizados por aquele Governo, no que diz respeito aos requisitos operacionais relativos à segurança do navio, quando houver claros motivos para acreditar que o comandante ou a tripulação não estejam familiarizados com os procedimentos básicos de bordo ligados à segurança do navio". Em tais circunstâncias, o Governo Contratante que exerce o controle tomará as providências necessárias para assegurar que o navio não deixe o porto até que a situação tenha sido corrigida de acordo com as prescrições da Convenção. Os procedimentos relativos ao Controle do Estado do Porto aplicar-se-ão nesse caso. A cópia do Documento não necessita ser autenticada ou certificada.

4.3.1.2 Certificação das embarcações - SMC

O Certificado de Gerenciamento de Segurança (*Safety Management Certificate* ou *SMC*) deve ser emitido para um navio, por um período que não deve exceder cinco anos, pela Administração, por uma organização reconhecida por ela ou por outro Governo Contratante, mediante solicitação da Administração. Sua emissão deve ser feita após verificar que a Companhia e seu gerenciamento de bordo operam de acordo com o sistema de gerenciamento de segurança aprovado. Esse Certificado deve ser aceito como evidência de que o navio está cumprindo com as exigências do Código. Deve conter, no texto, uma tradução para o Inglês ou o Francês, caso o idioma usado não seja um desses dois.

A validade do *SMC* deve estar condicionada a pelo menos uma verificação intermediária, realizada entre a segunda e a terceira data de aniversário do Certificado, pela Administração, por uma organização reconhecida por ela ou, mediante solicitação da mesma, por outro Governo Contratante.

O Certificado deve ser cancelado pela Administração ou, por solicitação dela, pelo Governo Contratante que o tenha emitido quando a verificação intermediária exigida não é solicitada ou se há evidência de não conformidade maior relativa ao Código *ISM*.

Quando a verificação de renovação é completada nos três meses antes da data de expiração do Documento de Conformidade ou do Certificado de Gerenciamento de Segurança existentes, o novo *DOC* ou o novo *SMC* devem ser válidos a partir da data do término da verificação, por um período não excedendo 5 anos da data de expiração do documento ou do certificado existentes.

Quando a verificação de renovação é completada antes dos três meses da data de expiração do Documento de Conformidade ou do Certificado de Gerenciamento de Segurança existentes, o novo *DOC* ou o novo *SMC* devem ser válidos a partir da data de término da verificação, por um período não excedendo cinco anos a partir da data de término da verificação de renovação.

Quando a verificação de renovação for concluída após a data de expiração do Certificado de Gerenciamento de Segurança existente, o novo certificado deverá ser válido a partir da data de conclusão da verificação de renovação, não excedendo cinco anos a partir da data de expiração do *SMC* existente.

Caso uma verificação de renovação seja concluída e um novo *SMC* não possa ser emitido ou colocado a bordo do navio antes da data de expiração do certificado existente, a

Administração ou uma organização reconhecida por ela poderá endossar o certificado existente e este deverá ser aceito como válido por um período não superior a cinco meses a contar da data de expiração.

Se, no momento em que o *SMC* expirar, um navio não estiver no porto no qual tenha que ser verificado, a Administração poderá prorrogar o prazo de validade do Certificado, mas essa concessão apenas deve ser feita com o propósito de permitir que o navio complete a sua viagem para o porto em que deve ser verificado, e somente nos casos em que parece apropriada e razoável tal atitude. Nenhum Certificado de Gerenciamento de Segurança deverá ser prorrogado por um período maior que três meses. Além disso, o navio para o qual foi concedida essa prorrogação não deverá, na sua chegada ao porto onde tenha que ser verificado, deixar esse porto em virtude de ter uma prorrogação concedida, sem que tenha um novo *SMC*. Quando a verificação de renovação for concluída, o novo Certificado de Gerenciamento de Segurança deverá ser válido por até cinco anos a partir da data de expiração do certificado antes de a extensão ter sido concedida.

4.3.2 Certificação provisória

4.3.2.1 Documento Provisório de Conformidade

Quando uma Companhia foi fundada recentemente ou novos tipos de navios são adicionados a um Documento de Conformidade existente, um Documento Provisório de Conformidade pode ser emitido para facilitar a implementação inicial do *ISM Code*. Mas, para isso, a Companhia deve mostrar planos para implementar o *SMS* satisfazendo a todas as exigências do código dentro do período de validade de tal documento, que não deve ser superior a 12 meses.

Uma cópia do Documento Provisório de Conformidade deve ser colocada a bordo de forma que, se solicitado, o comandante do navio possa apresentá-la para verificação pela Administração, por uma organização reconhecida por ela ou para os propósitos do controle referido na regra IX/6.2 da Convenção *SOLAS*. A cópia do documento não precisa ser autenticada ou certificada.

4.3.2.2 Certificado Provisório de Gerenciamento de Segurança

Um Certificado Provisório de Gerenciamento de Segurança pode ser emitido: para novos navios na entrega; quando uma Companhia assume a responsabilidade pela operação de um navio que é novo para a Companhia; ou quando um navio muda a bandeira. Deve conter, no texto, uma tradução para o Inglês ou o Francês, caso o idioma usado não seja um desses dois.

Além disso, deve ser válido por um período não superior a 6 meses. Contudo, uma Administração ou, por solicitação dessa, outro Governo Contratante pode, em casos especiais, estender sua validade por um período adicional que não pode exceder 6 meses da data de expiração.

Tal certificado pode ser emitido depois da verificação de que:

.1 o Documento de Conformidade, ou o Documento Provisório de Conformidade, é relevante ao navio envolvido;

.2 o sistema de gerenciamento de segurança fornecido pela Companhia para o navio envolvido inclui elementos chave do *ISM Code* e foi avaliado durante a auditoria para a emissão do Documento de Conformidade ou demonstrado para a emissão do Documento Provisório de Conformidade;

.3 a Companhia planejou a auditoria interna do navio dentro do prazo de três meses;

.4 o comandante e os oficiais estão familiarizados com o *SMS* e com os arranjos planejados para a sua implementação;

.5 instruções classificadas como essenciais são fornecidas antes da partida do navio; e

.6 informações relevantes ao *SMS* foram fornecidas em um idioma de trabalho ou idiomas compreendidos pelo pessoal do navio.

5 GRUPO DE SEGURANÇA E SAÚDE NO TRABALHO A BORDO DAS EMBARCAÇÕES - GSSTB

De acordo com a Norma Regulamentadora 30, é obrigatória a constituição de GSSTB a bordo das embarcações de bandeira nacional com, no mínimo, 100 de arqueação bruta (AB). Essa NR tem como objetivos a proteção e a regulamentação das condições de segurança e saúde dos trabalhadores aquaviários e das outras categorias de trabalhadores que realizam trabalhos a bordo de embarcações.

O GSSTB funciona sob orientação e apoio técnico dos serviços especializados em engenharia de segurança e em medicina do trabalho (SESMT), observando o disposto na NR 04. Em razão das peculiaridades inerentes à atividade a bordo das embarcações mercantes, a constituição desse grupo não gera estabilidade aos seus membros.

5.1 Composição

A NR 30 estabelece que o GSSTB fica sob a responsabilidade do Comandante da embarcação e deve ser integrado pelos seguintes tripulantes:

- Oficial encarregado da segurança;
- Chefe de máquinas;
- Mestre de Cabotagem ou Contramestre;
- Tripulante responsável pela seção de saúde;
- Marinheiro de Maquinas.

Porém, o Comandante poderá convocar qualquer outro membro da tripulação (o cozinheiro, por exemplo).

Se qualquer membro efetivo do GSSTB desembarcar, seu substituto deverá assumir automaticamente suas funções no grupo.

5.2 Finalidades

São finalidades do GSSTB:

- a) manter procedimentos com o objetivo de preservar a segurança e saúde no trabalho e o meio ambiente, procurando atuar de forma preventiva;
- b) agregar esforços de toda a tripulação para que a embarcação possa ser considerada um local seguro de trabalho;
- c) contribuir para melhorar as condições de trabalho e de bem-estar a bordo;
- d) recomendar modificações e receber sugestões técnicas que visem à garantia de segurança dos trabalhos realizados a bordo;
- e) investigar, analisar e discutir as causas de acidentes do trabalho a bordo, divulgando o seu resultado;
- f) adotar providências para que as empresas mantenham, à disposição do GSSTB, informações, normas e recomendações atualizadas em matéria de prevenção de acidentes, doenças relacionadas ao trabalho, enfermidades infectocontagiosas e outras de caráter médico-social;
- g) zelar para que todos a bordo recebam e usem equipamentos de proteção individual e coletiva para controle das condições de risco.

5.3 Atribuições

São atribuições do GSSTB:

- a) zelar pelo cumprimento a bordo das normas vigentes de segurança, saúde no trabalho e preservação do meio ambiente;
- b) avaliar se são satisfatórias as medidas existentes a bordo para prevenção de acidentes e doenças relacionadas ao trabalho;

c) sugerir procedimentos que contemplem medidas de segurança do trabalho, especialmente quando se tratar de atividades que envolvam risco;

d) verificar o correto funcionamento dos sistemas e equipamentos de segurança e de salvação;

e) investigar, analisar e divulgar os acidentes ocorridos a bordo, com ou sem afastamento, fazendo as recomendações necessárias para evitar a possível repetição dos mesmos;

f) preencher o quadro estatístico e elaborar relatório sobre as atividades do mês, encaminhando-os ao SESMT;

g) participar do planejamento para a execução dos exercícios regulamentares de segurança, tais como abandono, combate a incêndio, resgate em ambientes confinados, prevenção à poluição e emergências em geral, avaliando os resultados e propondo medidas corretivas;

h) promover, a bordo, palestras e debates de caráter educativo, assim como a distribuição publicações e/ou recursos audiovisuais relacionados com os propósitos do grupo;

i) identificar as necessidades de treinamento sobre segurança, saúde do trabalho e preservação do meio ambiente;

j) caso ocorra acidente de trabalho, o GSSTB deverá zelar pela emissão da Comunicação de Acidente do Trabalho (CAT) e escrituração de termo de ocorrência no diário de bordo.

5.4 Reuniões

O GSSTB reunir-se-á, em sessão ordinária, de caráter obrigatório, pelo menos uma vez a cada trinta dias.

Em sessão extraordinária:

a) por iniciativa do Comandante da embarcação;

b) por solicitação escrita da maioria dos componentes do GSSTB ao Comandante da embarcação;

c) quando da ocorrência de acidente de trabalho, tendo como consequência óbito ou lesão grave do acidentado;

d) na ocorrência de incidente, práticas ou procedimentos que possam gerar riscos ao trabalho a bordo.

As horas destinadas ao cumprimento das atribuições do GSSTB, que devem ser realizadas durante a jornada de trabalho, serão consideradas de efetivo trabalho.

Ao final de cada reunião, será elaborada uma ata referente às questões discutidas, a qual ficará arquivada a bordo, sendo extraídas cópias para o envio à direção da empresa ou, quando houver, diretamente ao SESMT.

Anualmente, sempre que compatível com a movimentação da embarcação, o GSSTB reunir-se-á a bordo com representantes do SESMT da empresa, em porto nacional escolhido por esta, para acompanhamento, monitoração e avaliação das atividades do referido grupo. Quando o empregador não for obrigado a manter o SESMT, deverá recorrer aos serviços profissionais de uma assessoria especializada em segurança e medicina do trabalho para avaliação anual das atividades do GSSTB.

5.5 Funções do Comandante em relação ao GSSTB

O Comandante deve comunicar e divulgar as normas que a tripulação deve conhecer e cumprir em relação a segurança e saúde no trabalho a bordo e preservação do meio ambiente. Além disso, deve informá-la sobre as sanções legais que poderão resultar do descumprimento das Normas Regulamentadoras no que tange ao trabalho a bordo. Também é sua obrigação encaminhar à empresa as atas das reuniões do GSSTB, solicitando auxílio com os itens que não puderam ser resolvidos por meio dos recursos de bordo.

5.6 Funções do armador e seus prepostos em relação ao GSSTB

Cabe ao armador e seus prepostos analisar as propostas do grupo, implementando-as sempre que se mostrarem adequadas e viáveis e, em qualquer caso, informar ao GSSTB sua decisão fundamentada. Quando do transporte de substâncias perigosas, devem assegurar que o Comandante da embarcação tenha conhecimento das medidas de segurança a serem tomadas. Também têm por função promover os meios necessários para o cumprimento das atribuições do GSSTB.

6 COMISSÃO INTERNA DE PREVENÇÃO DE ACIDENTES - CIPA

A Comissão Interna de Prevenção de Acidentes (CIPA) tem como objetivo a prevenção de acidentes e doenças decorrentes do trabalho.

A CIPA das empresas de navegação deve ser constituída pelos empregados envolvidos nas atividades de cada estabelecimento da empresa e por marítimos que estejam trabalhando efetivamente nas embarcações, eleitos na forma estabelecida pela Norma Regulamentadora 5 (NR 5), obedecendo-se às regras abaixo definidas:

.1 o total de empregados existentes em cada estabelecimento da empresa deve determinar o número de seus representantes, de acordo com o Quadro I da NR 5;

.2 os marítimos devem ser representados na CIPA do estabelecimento sede da empresa, por um membro titular para cada dez embarcações da empresa, ou fração, e de um suplente para cada vinte embarcações da empresa, ou fração.

O mandato dos membros eleitos da CIPA terá a duração de um ano, sendo permitida uma reeleição. É vedada a dispensa arbitrária ou sem justa causa do empregado eleito para cargo de direção de CIPA's desde o registro de sua candidatura até um ano após o final de seu mandato.

Os marítimos titulares e reservas devem ser eleitos separadamente para comporem a Comissão, tendo todos os direitos assegurados pela NR 5.

A participação dos marítimos nas reuniões fica condicionada à presença da embarcação, naquele dia, no município onde a empresa tem estabelecimento, desde que razões operacionais não impeçam sua saída de bordo.

As despesas decorrentes da participação do marítimo eleito nas reuniões são responsabilidade da empresa, que deve adequar as datas das reuniões de modo a permitir a presença dos marítimos a no mínimo três reuniões durante cada ano de seu mandato.

Caso o representante dos marítimos esteja em trânsito pelo estabelecimento da empresa em virtude de início ou término de férias ou de afastamento legal, a data da reunião deve ser alterada, para permitir a sua participação. Nessa situação, deve-se alterar a data de

contagem do início ou do fim das férias ou do afastamento legal, correspondente ao número de dias necessários à sua participação na reunião da CIPA.

A administração de bordo deve adequar o regime de serviço a bordo para que o representante dos marítimos possa participar das reuniões da CIPA sem prejudicar suas horas de repouso.

Os marítimos eleitos, titulares e suplentes, devem participar da reunião mensal do GSSTB quando estiverem embarcados.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Por meio deste trabalho, podemos perceber que, para garantir a operação segura de navios, é fundamental que a companhia marítima, o Comandante, a tripulação, a Pessoa Designada e demais funcionários da empresa conheçam e coloquem em prática o disposto no *ISM Code*, na Convenção *SOLAS*, na NR 30 e demais regras e leis relativas à segurança da navegação. Cada um deve saber suas responsabilidades e autoridade.

A *IMO* buscou formas de verificar e comprovar que o *SMS* está sendo corretamente executado, fazendo uso do Documento de Conformidade e do Certificado de Gerenciamento de Segurança, que só têm validade se não forem detectadas não conformidades durante as verificações. Também atribuiu ao *Port State* e ao *Flag State Control* a função de realizar inspeções para conferir o cumprimento da legislação internacional, inclusive das regras concernentes à segurança.

Com todas essas medidas de precaução, percebe-se uma relevante diminuição no número de acidentes marítimos nos últimos anos.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. **NR 30** - Norma Regulamentadora de Segurança e Saúde no Trabalho Aquaviário. Brasília: Ministério do Trabalho e Emprego, 2013. Disponível em: <[http://portal.mte.gov.br/data/files/8A7C816A3C3A6C39013C4D6EE94D13BC/NR-30%20\(atualizada%202013\).pdf](http://portal.mte.gov.br/data/files/8A7C816A3C3A6C39013C4D6EE94D13BC/NR-30%20(atualizada%202013).pdf)> Acesso em: 24 jul. 2014.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. **NR 5** – Comissão Interna de Prevenção de Acidentes. Brasília: Ministério do Trabalho e Emprego, 2011. Disponível em: <http://portal.mte.gov.br/data/files/8A7C812D311909DC0131678641482340/nr_05.pdf> Acesso em: 8 jun. 2014.

Código ISM. Disponível em:

<<http://www.enautica.pt/publico/professores/fernandoesteves/segbordonav/C%C3%B3digoISM.pdf>> Acesso em: 14 mai. 2014.

Convenção SOLAS. Disponível em:

<https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/SOLAS_indice-2014_1.pdf> Acesso em: 24 abr. 2014.

Convenções. Disponível em:

<https://www.ccaimo.mar.mil.br/convencoes_e_codigos/convencoes> Acesso em: 2 ago. 2014.

ISM Code. Disponível em:

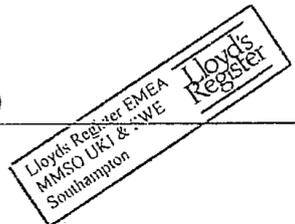
<https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/ISM_consolidado_com_emd__Jul2010.pdf> Acesso em: 22 jun. 2014.

Endorsement for annual verification

This is to certify that at the periodical verification in accordance with regulation IX/6.1 of the Convention and paragraph 13.4 of the ISM Code, the safety management system was found to comply with the requirements of the ISM Code.

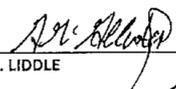
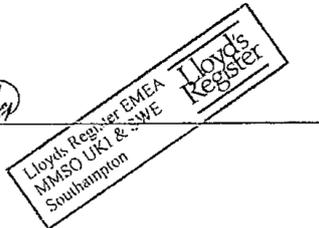
1st Annual Verification

Signed:
Place **FARNHAM**
Date **08 November 2007**

PP 
R.D. MILNE


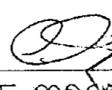
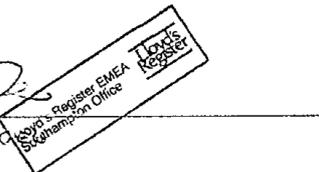
2nd Annual Verification

Signed:
Place **FARNHAM**
Date **14 October 2008**

PP 
D.A. LIDDLE


3rd Annual Verification

Signed:
Place **FARNHAM**
Date **22 OCTOBER 2009**


E.F. MAC


4th Annual Verification

Signed:
Place **FARNHAM**
Date **14 OCTOBER 2010**




ANEXO B – Certificado de Gerenciamento de Segurança do navio Toisa Serenade



DET NORSKE VERITAS

Certificate No:
D26786/100527F
Date of issue:
2010-05-27

SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE

Issued under the provisions of the INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended

under the authority of the Government of

THE COMMONWEALTH OF THE BAHAMAS

by Det Norske Veritas AS

Particulars of Ship

Name of Ship:	"TOISA SERENADE"
Distinctive Number or Letters:	C6WO3
Port of Registry:	NASSAU
Type of Ship ¹ :	Other Cargo Ship (Offshore Support Ship)
Gross Tonnage:	3665
IMO Number:	9366641

Particulars of Company

Company Name:	Sealion Shipping Limited
Company Address:	Gostrey House, Union Road Farnham Surrey GU9 7PT, United Kingdom
LRF Company Identification Number:	0632516

THIS IS TO CERTIFY:

that the safety management system of the ship has been audited and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code), following verification that the Document of Compliance for the Company is applicable to this type of ship.

This Safety Management Certificate is valid until: **2015-03-27**, subject to periodical verification and the validity of the Document of Compliance remaining valid.

Completion date of audit on which this Certificate is based: **2010-04-02**

Issued at **Høvik, Norway** on **2010-05-27**



for Det Norske Veritas AS

Jannicke Eide-Fredriksen
Jannicke Eide-Fredriksen
Head of Section

PK
B

¹ Insert the standard IMO ship type.

Certificate No: D26786/100527F
Date of issue: 2010-05-27

Endorsement for periodical verification and additional verification (If required)

THIS IS TO CERTIFY:
that at the periodical verification in accordance with regulation IX/6.1 of the Convention and paragraph 13.8 of the ISM Code,
the safety management system was found to comply with the requirements of the ISM Code.

Intermediate Audit range: 2012-03-27 to 2013-03-27

Intermediate Verification²: Place: Date:

Signature:
Stamp Surveyor, Det Norske Veritas AS

Additional Verification³: Place: Date:

Signature:
Stamp Surveyor, Det Norske Veritas AS

Additional Verification³: Place: Date:

Signature:
Stamp Surveyor, Det Norske Veritas AS

Additional Verification³: Place: Date:

Signature:
Stamp Surveyor, Det Norske Veritas AS

(Large empty area for stamp or signature)

PK
13

² To be completed between the second and third anniversary dates.
³ If applicable. Reference is made to the relevant provisions of section 3.2 "Initial Verification" of the Revised Guidelines on Implementation of the International Safety Management (ISM) Code by Administrations adopted by the Organization by resolution A.913(22).