



Direção-Geral de Recursos Naturais,  
Segurança e Serviços Marítimos

Administração Marítima Portuguesa  
Avenida Brasília 1449-030 LISBOA, PORTUGAL  
Telefone: 21 3035700 - Fax: 21 3035702

Circular N.º 46

Aprovado: 23-06-2017

Páginas: 24

<b>Assunto:</b>	<b>Sistema de Identificação e Seguimento de Navios a Longa Distância (LRIT) Regra 19-1 do Capítulo V da SOLAS</b>
<b>Para:</b>	Proprietários, Companhias, Operadores, Organizações Reconhecidas, entidades SBM e Comandantes de navios de bandeira portuguesa

*AVISO - A consulta deste documento não substitui a leitura dos documentos legais referenciados e publicados pelas fontes oficiais, pelo que a DGRM não se responsabiliza por quaisquer incorreções produzidas na transcrição do original para este formato.*

*Referências: Convenção SOLAS V Regra 19-1, Sistema de identificação e seguimento de navios a longa distância - LRIT; Resolução MSC.263(84), Normas de desempenho e requisitos funcionais revistos para o LRIT, emendada pelas Resoluções MSC.330(90) e MSC.400(95); Resolução A.694(17), Requisitos gerais para equipamento de radiocomunicações instalado a bordo que faz parte do Sistema Mundial de Socorro e Segurança Marítima (GMDSS); Resolução A.813(19), Requisitos gerais para a compatibilidade eletromagnética de todos os equipamentos elétricos e eletrónicos do navio; Circular MSC.1/Circ.1290, emendada, Interpretação unificada do termo “Primeira Vistoria”; MSC.1/Circ.1295, emendada, Orientação relativa a certos tipos de navios obrigados a transmitir informação LRIT relativo a isenções e equivalências e sobre certos assuntos operacionais; MSC.1/Circ.1307, Orientação relativa a Vistoria e Certificação do cumprimento pelos navios com o requisito de transmissão de informação LRIT; Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>1</sup>, emendada, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de*

<sup>1</sup> Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho de 2002, foi consecutivamente emendada pelas Diretivas 2009/17/CE e 2009/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril, 2011/15/UE da Comissão, de 23 de fevereiro, e 2014/100/UE da Comissão, de 28 de outubro.

*informação do tráfego de navios; Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de julho, emendado<sup>2</sup>, que transpõe a Diretiva 2002/59/CE; Decreto-Lei n.º 106/2004, de 8 de maio, que implementa a Convenção SOLAS, o seu protocolo e as emendas em vigor aos navios nacionais.*

## 1. OBJETIVO

Esta circular tem como objetivo proporcionar uma visão geral do Sistema LRIT assim como algum esclarecimento sobre alguns requisitos que os navios de bandeira portuguesa estão obrigados a cumprir, e também alguma informação para aqueles que tencionam registar os seus navios na bandeira portuguesa. Após a publicação desta Circular, ambas as circulares n.º 1 e 4, publicadas pela primeira vez em junho de 2008 e maio de 2009, respetivamente, serão revogadas. A circular tem também a finalidade de atualizar a informação anteriormente publicada, não apenas relativamente aos assuntos relacionados com os ASPs autorizados pela Administração Marítima Portuguesa, em nome do Governo de Portugal, para realizarem os Testes de Conformidade (CT) e emitirem os respetivos Relatórios do Teste de Conformidade (CTR), mas também aos temas relevantes associados ao registo de novos navios na Bandeira Portuguesa e à informação necessária para carregar na Base de dados de Navios EU CDC LRIT da qual Portugal faz parte e também aos requisitos relacionados com o cumprimento da legislação Europeia e Nacional relativa à necessidade de transmitir informação LRIT.

## 2. INTRODUÇÃO

A Regra V/19-1 SOLAS relativa ao Sistema de Identificação e Seguimento de Navios a Longa Distância (LRIT) está em vigor desde 1 de janeiro de 2008. Nos termos da regra, o armador/proprietário ou a companhia terão que assegurar que o equipamento instalado a bordo cumpre com a própria regra, os requisitos funcionais, as normas de desempenho e as

<sup>2</sup> Decreto-Lei n.º 180/204, de 27 de julho que transpõe a Diretiva 2002/59/CE, consecutivamente emendado pelos Decretos-Lei n.ºs 236/2004, de 18 de dezembro, 51/2005, de 25 de fevereiro, 263/2009, de 28 de setembro, 52/2012, de 7 de março, 121/2012, de 19 de junho e 3/2016, de 12 de janeiro.

especificações técnicas<sup>3</sup> da OMI. Além disso, o equipamento deverá ser de tipo aprovado pela Administração.

### 3. VISÃO GERAL DO SISTEMA

3.1 A regra SOLAS estabelece que os Governos Contratantes (GC) têm o direito a receber informação LRIT dos navios (identificação, posição e hora) do seguinte modo:

3.1.1 Dos seus próprios navios, de onde quer que se localizem;

3.1.2 De navios que tenham declarado a intenção de entrar numa instalação portuária desse Governo Contratante, de onde quer que se localizem, desde que não se encontrem dentro das águas territoriais, estabelecidas de acordo com a lei internacional, de outro GC;

3.1.3 De navios que passam dentro das 1000 milhas náuticas da faixa costeira de um Governo Contratante, desde que não se encontrem dentro das águas territoriais, estabelecidas de acordo com a lei internacional, de outro GC; e

3.1.4 De navios numa área onde está a decorrer uma operação SAR<sup>4</sup>.

3.2 O sistema LRIT consiste dos seguintes componentes, esquematizados na figura 1:

3.2.1 Equipamento de bordo de transmissão de informação LRIT;

3.2.2 Prestador(s) do Serviço de Comunicações (CSP);

3.2.3 Prestador(s) do Serviço de Aplicações (ASP);

3.2.4 Centro(s) de Dados (DC), incluindo qualquer Sistema(s) de Monitorização de Navios (VTS);

3.2.5 Servidor do Plano de Distribuição de Dados LRIT (DDP);

3.2.6 Servidor de Partilha de Dados Internacional (IDE); e

3.2.7 Utilizadores de Dados LRIT.

<sup>3</sup> Além da documentação referida em “Referências”, existe também outra relacionada com as especificações técnicas e normas de desempenho: Resolução MSC.216(82), Adoção das Emendas à Convenção SOLAS, emendada; Resolução MSC.221(82), Adoção das emendas ao Código HSC 1994; Resolução MSC.222(82), Adoção das emendas ao Código de Segurança HSC 2000.

<sup>4</sup> Ver Guia para serviços de busca e salvamento relativamente ao pedido e receção de informação LRIT (MSC.1/Circ.1308). A Regra V/2.5 SOLAS define também o termo “serviço de busca e salvamento”.

3.3 Os Governos Contratantes e os serviços SAR deverão receber a informação a que têm direito, mediante pedido, através de um sistema de Centros de Dados Nacional (NDC), Regional (RDC) ou Cooperativo (CDC) utilizando o Servidor LRIT de Partilha de Dados Internacional. Cada Administração deverá decidir para que Centro de Dados LRIT os navios autorizados a arvorar a sua bandeira estão obrigados a transmitir informação LRIT. Os navios de bandeira portuguesa deverão transmitir informação ao Centro de Dados Cooperativo LRIT da UE, sediado na EMSA. A Administração Portuguesa fornece ao EU LRIT CDC os seguintes dados obrigatórios dos seus navios:

3.3.1 Nome do navio;

3.3.2 Número OMI;

3.3.3 Indicativo de chamada (das séries internacionais de indicativos de chamada);

3.3.4 MMSI; e

3.3.5 Tipo de navio.

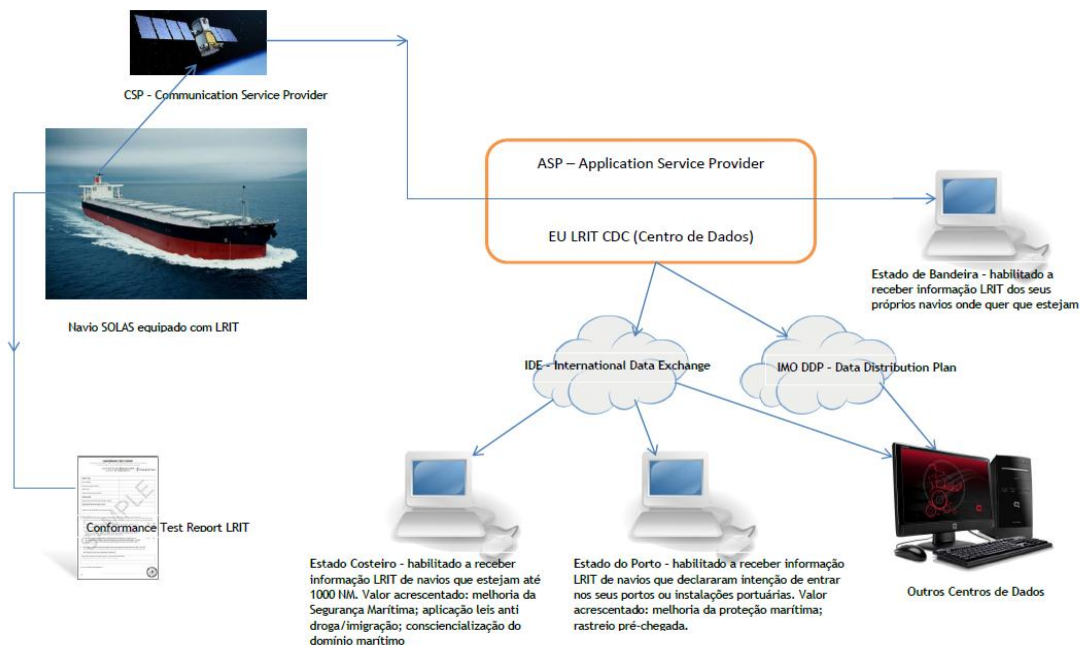


Figura 1 - Arquitetura do Sistema LRIT

3.4 O equipamento LRIT instalado a bordo deverá cumprir com os seguintes requisitos mínimos:

- 3.4.1 Ser capaz de, automaticamente e sem intervenção humana a bordo do navio, transmitir a informação LRIT do navio a um Centro de Dados LRIT a cada intervalo de 6 horas;
- 3.4.2 Ser capaz de ser configurado remotamente para transmitir informação LRIT em intervalos variáveis;
- 3.4.3 Ser capaz de transmitir informação LRIT após receção de comandos *polling*; e
- 3.4.4 Ter um interface direto com o equipamento do sistema de navegação por satélite, ou dispor dessa capacidade internamente;
- 3.4.5 Ser alimentado pela fonte de energia principal e pela fonte de energia de emergência; e
- 3.4.6 Ser testado relativamente à compatibilidade eletromagnética tendo em consideração as recomendações desenvolvidas pela Organização<sup>5</sup>.

3.5 Para além dos requisitos anteriormente referidos, os navios deverão transmitir automaticamente a seguinte informação LRIT:

- 3.5.1 Identidade do navio (identificador utilizado pelo equipamento instalado a bordo);
- 3.5.2 Posição do navio (latitude e longitude - posição GNSS baseado no *datum* WGS84); e
- 3.5.3 Data e hora da posição fornecida.

#### 4. APLICAÇÃO

4.1 A Regra SOLAS V/19-1 aplica-se aos seguintes navios de bandeira portuguesa, quando efetuarem viagens internacionais:

- 4.1.1 Todos os navios de passageiros, incluindo embarcações de passageiros de alta velocidade, de qualquer arqueação bruta;
- 4.1.2 Navios de carga, incluindo embarcações de alta velocidade, de arqueação bruta<sup>6</sup> igual ou superior a 300;

<sup>5</sup> Organização - A Organização Marítima Internacional, com sede em Londres.

4.1.3 Unidades Móveis de Perfuração ao Largo (MODUs) com propulsão mecânica, e não posicionadas *in situ*;

4.1.4 Navios de Apoio ao Largo<sup>7</sup> (OSVs), Navios para Fim Específico<sup>8</sup> e Unidades Móveis ao Largo (MOUs) de arqueação igual ou superior a 300 com propulsão mecânica;

4.1.5 lates comerciais<sup>9</sup> de arqueação bruta igual ou superior a 300;

4.1.6 Todos os navios de bandeira portuguesa, que efetuem viagens entre os portos de Portugal continental e as regiões autónomas dos Açores e da Madeira, e entre os portos destas regiões, de arqueação bruta igual ou superior a 300.

4.2 A Regra SOLAS V/19-1 não se aplica aos navios de bandeira portuguesa que naveguem exclusivamente na área marítima A1, tal como definido na Regra SOLAS IV/2, e dotados de um equipamento do Sistema de Identificação Automática (AIS) totalmente operacional. Não obstante, a Administração pode, a pedido, e para os armadores aos quais se coloquem questões relativamente ao controlo pelo estado do porto (PSC), considerar a autorização da emissão de uma declaração de equivalência com a descrição da área de operação do navio e as condições aplicáveis à declaração.

4.3 A Administração Marítima Portuguesa (DGRM), adiante a “Administração”, considera que um serviço de reboque designado como um *pushing tug* dedicado e integrado e respetiva barça, deverá ser considerado como um navio único para fins de aplicação da Regra SOLAS V/19-1.

---

<sup>6</sup> A arqueação bruta utilizada para determinar se um navio de carga ou embarcação de alta velocidade é obrigada a cumprir com as disposições da regra SOLAS V/19-1 deverá ser aquela determinada nos termos das disposições da Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios, 1969, independentemente da data na qual o navio ou embarcação de alta velocidade foi ou está em construção.

<sup>7</sup> Navio de Apoio ao Largo - um navio tal como definido no parágrafo 1.1.2 das Linhas de orientação para conceção e construção e navios de apoio ao largo, 2006 adotadas pela Resolução MSC.235(82).

<sup>8</sup> Navio para Fim específico - um navio tal como definido no parágrafo 1.3.12 do Código de Segurança para Navios para Fim Específico, 2008 adotado pela Resolução MSC.266(84).

<sup>9</sup> late Comercial - um iate de recreio habitualmente envolvido em comércio, trocas comerciais ou fretamento, que transporta mais de 12 passageiros (tripulação não incluída) em regime de aluguer e que não é um iate privado.

## 5. CENTRO DE DADOS COOPERATIVO EUROPEU DE LRIT

### 5.1 Definições

De modo a proporcionar alguma clarificação de alguns dos termos utilizados nesta Circular, e não obstante as definições fornecidas não apenas pelas Regras SOLAS e pelas linhas de orientação da OMI mas também pela legislação Europeia e nacional aplicável aos navios mencionados no ponto 3. *Visão Global do Sistema*, dever-se-á considerar o seguinte:

5.1.1 Companhia - a entidade responsável pela gestão do navio tal como definido pela Regra SOLAS IX/1.2, Regulamento CE n.º 336/2006, o Código ISM e a legislação nacional aplicável, e que é responsável pelo bom funcionamento do equipamento de LRIT instalado a bordo;

5.1.2 ASP autorizado para testes - um Prestador de Serviços de Aplicações, autorizado pela Administração Marítima Portuguesa, em nome do Governo de Portugal, para efetuar testes de conformidade e emitir os respetivos relatórios de acordo com a MSC.1/Circ.1307 e relativamente aos quais foi transmitida informação à Organização;

5.1.3 Relatório do Teste de Conformidade (CTR) - o documento emitido após a conclusão com sucesso de um teste de conformidade, pelo ASP autorizado pela Administração a efetuar o teste em nome do Governo de Portugal. O CTR deverá estar conforme o modelo estabelecido no anexo 1 da MSC.1/Circ.1307;

5.1.4 Autoridade Nacional Competente para o LRIT (NCA LRIT) - a pessoa(s) nomeada pela Administração com acesso ao Centro de Dados, que executa várias tarefas tais como determinar os utilizadores com acesso ao sistema, quais as funções que lhes são atribuídas, registar e manter a base de dados de navios de bandeira Portuguesa na base de dados LRIT da UE, e que é também a pessoa de contacto nacional do LRIT;

5.1.5 GMDSS - o Sistema Mundial de Socorro e Segurança Marítima;

5.1.6 Viagem Internacional<sup>10</sup> - uma viagem realizada entre um país ao qual a Convenção SOLAS se aplica para um porto exterior a esse país, ou vice-versa.

<sup>10</sup> Deverá igualmente ser dada atenção ao Decreto-Lei n.º 106/2004, de 8 de maio, que regulamenta e implementa a Convenção SOLAS 1974, o seu Protocolo e as emendas para a ordem jurídica nacional, aplicando o Anexo à Convenção a todos os navios de carga de arqueação bruta igual ou superior a 500 que efetuam viagens entre Portugal continental e as ilhas das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, e entre estas ilhas.

### 5.2 Centro de Dados Cooperativo LRIT da UE

O Centro de Dados LRIT da UE (EU LRIT CDC) é gerido pela Comissão Europeia, em cooperação com os Estados Membros, através da EMSA, a Agência Europeia de Segurança Marítima. A Agência é responsável pelo desenvolvimento técnico, operação e manutenção do Centro de Dados Cooperativo, e interage com os utilizadores ao nível operacional. Cada Governo Contratante que participa no EU LRIT CDC nomeia uma Autoridade Nacional Competente para o LRIT (NCA LRIT).

### 5.3 Integração dos Navios de Bandeira Portuguesa no EU LRIT CDC

Todos os navios de bandeira Portuguesa para os quais o LRIT é obrigatório serão integrados no EU LRIT CDC (Centro de Dados), sujeitos a um teste de conformidade satisfatório do equipamento LRIT instalado a bordo. O tipo de dados carregados na Base de Dados LRIT de Navios da EMSA encontra-se ilustrado no ANEXO II a esta Circular. Considerando as dimensões da frota Portuguesa com LRIT, e para atingir o melhor desempenho possível e uma boa monitorização de todos os nossos navios, a Administração delegou na EMSA a monitorização da sua frota. Em caso de avaria que possa afetar a integração do equipamento/terminal LRIT no Centro de Dados, a Administração notifica a Companhia do navio através do NCA LRIT, de modo que sejam efetuados todos as diligências necessárias para assegurar a integração do navio no Centro de Dados. Após a integração e receção do primeiro relatório LRIT, correspondente à primeira posição recebida, e no caso de qualquer falha do equipamento/terminal do navio que possa afetar a posterior receção da informação LRIT pelo Centro de Dados, o Administrador do EU LRIT CDC (EMSA) notifica a Companhia do navio através do e-mail [noreply@emsa.europa.eu](mailto:noreply@emsa.europa.eu). A mensagem utilizada atualmente para este fim é:

#### CITAÇÃO

Subject:

[EU LRIT CDC PRODUCTION] - Ship with IMO=1234567 has stopped reporting

Content:

Dear Ship Contact Person or EU LRIT DC user,



Your National LRIT Ship Database Manager or NCA has enabled you to receive this email to inform you that the ship with OMI=1234567 has stopped reporting.

To start the ship reporting again, could you please ensure that the following actions are done on board this ship:

- Switch off the terminal transmitting LRIT positions;
- Wait 30 minutes;
- Switch on the terminal.

Once these actions are done, please report to your National LRIT Contact Person.

Regards,

EU LRIT CDC Administrator

FIM DE CITAÇÃO

Para qualquer comunicação com o ponto de contacto nacional para o LRIT deverá ser utilizado o seguinte endereço de e-mail: [lrity@dgmm.gov.pt](mailto:lrity@dgmm.gov.pt).

## 6. EQUIPAMENTO LRIT INSTALADO A BORDO - REQUISITOS E TESTE DE CONFORMIDADE

### 6.1 *Requisitos para equipamento LRIT instalado a bordo*

6.1.1 Pode ser utilizado qualquer equipamento para transmissão de informação LRIT, desde que:

6.1.1.1 Demonstre cumprir com os requisitos das Regras SOLAS V/19-1.6 e V/19-1.7, da secção 4 das *Normas de Desempenho e Requisitos Funcionais Revistos* (Resolução MSC.263(84), emendada) e da documentação técnica LRIT (parte I) (MSC.1/Circ.1259/Rev.5) tal como referido na MSC.1/Circ.1307, *Guia relativo à vistoria e certificação de cumprimento de navios com requisito para transmitir informação LRIT*; e

6.1.1.2 Tenha sido sujeito a um teste de conformidade, de acordo com a MSC.1/Circ.1307.

6.1.2 Nos casos em que o equipamento LRIT esteja a ser utilizado para outra função, por ex., para transmissão do sistema de alerta de proteção do navio (SSAS) ou do GMDSS, o equipamento deverá também cumprir com as normas de desempenho relevantes relativas

a essas funções. Quando o equipamento GMDSS existente é simultaneamente utilizado para ambas as finalidades, GMDSS e transmissão de informação LRIT, e quando, para efeito do cumprimento com os requisitos da Regra SOLAS IV/15.6 relativo à disponibilidade, está prevista a duplicação de equipamento, apenas um dos conjuntos de duplicação de equipamento deverá ser utilizada para a transmissão de informação LRIT.

## 6.2 Testes de Conformidade do equipamento LRIT instalado a bordo

6.2.1 Todo o equipamento LRIT instalado a bordo deve ser sujeito a um teste de conformidade de modo a garantir o cumprimento com as disposições da Regra SOLAS V/19.1.6 e as normas de desempenho e requisitos funcionais atuais. Este programa de teste demora, regra geral, entre 30 e 48 horas desde a ativação operacional. O teste de conformidade deverá ser realizado por um dos Prestadores de Serviços de Aplicações de Teste (ASP para Testes) autorizados para Portugal tendo em consideração os critérios anteriormente mencionados e de acordo com as disposições da Regra SOLAS V/19-1.4.1.

6.2.2 De acordo com as disposições do parágrafo 6.1 a 6.3 da MSC.1/Circ.1307, a Administração Marítima Portuguesa nomeou a Pole Star, Transas, CLS e Fulcrum para atuarem em nome do Governo de Portugal como ASPs autorizados para testes. Os detalhes destas 4 companhias encontram-se descritos no ANEXO I a esta Circular.

6.2.3 Após conclusão de um teste de conformidade a bordo, o ASP apresenta os resultados do teste de conformidade LRIT ao armador/companhia, devendo estes solicitar a emissão do correspondente Relatório do Teste de Conformidade LRIT (CTR).

6.2.4 O original do CTR deverá permanecer a bordo com cópias enviadas à Pessoa Designada (DP) do navio e à Administração para manutenção de registo e introdução na base de dados, tal como declarado na carta de aceitação dos ASPs para testes pela Administração Marítima Portuguesa.

6.2.5 O original do CTR LRIT deverá constar dos documentos do navio enquanto o equipamento LRIT instalado a bordo se considerar em cumprimento, permanecendo

válido até à repetição do teste de conformidade LRIT e emissão do respetivo CTR. Isto poderá ocorrer em resultado de, mas não limitado por:

6.2.5.1 Exista uma alteração do equipamento instalado a bordo utilizado para transmitir informação LRIT. Isto poderá ocorrer devido à atualização, substituição ou transferência do terminal de um navio para outro;

6.2.5.2 O navio seja transferido para a bandeira de outro Governo Contratante. Para esta situação ver item 8. *Transferência de Bandeira* em baixo;

6.2.5.3 O ASP que emitiu o CTR tenha notificado a Administração ou a Organização Reconhecida (OR) que emitiu os certificados do navio em nome da Administração, que já não se encontre numa posição de aferir a validade do relatório;

6.2.5.4 A Administração tenha retirado o reconhecimento ou autorização do ASP que realizou o teste de conformidade. Contudo, nesses casos a Administração respetiva pode decidir que os CTR, emitidos ou antes da data de retirada desse reconhecimento ou autorização ou antes de uma data determinada pela Administração, se mantêm válidos e sujeitos a serem considerados como sendo da responsabilidade da Administração.

6.2.6 Não obstante as disposições das Regras SOLAS I/11 e V/16, o CTR não deverá ser também considerado válido quando o equipamento instalado a bordo utilizado para transmitir informação LRIT fica fora de serviço. A Administração Marítima Portuguesa considera que a inoperacionalidade do equipamento instalado a bordo se torna definitiva nos seguintes casos:

6.2.6.1 Quando o equipamento LRIT do navio deixa de transmitir informação LRIT ao Centro de Dados durante mais de 24 horas, é transmitido ao DP do navio um alerta do Administrador do EU LRIT CDC através do NCA LRIT e existe uma evidência objectiva que o equipamento instalado a bordo para transmitir informação LRIT necessita ser ou foi reparado.

6.2.7 O CTR deixará também de ser válido sempre que as características do navio sofram alterações, por ex., devido à mudança de nome do navio ou uma mudança no ASP. Proprietários e/ou Companhias deverão ter em atenção que qualquer alteração de nome

do navio irá afetar os dados transmitidos ao Centro de Dados. Também, uma alteração ou interrupção nas transmissões pelo ASP irá parar a receção de informação pelo Centro de Dados.

6.2.8 Tal como referido anteriormente, o CTR é o Relatório do Teste de Conformidade efetuado pelo ASP em nome do Governo Contratante, Portugal, e não deve ser confundido com os resultados do teste de conformidade (em 5.2.3 em cima). As ORs que tenham celebrado um acordo com a Administração Marítima Portuguesa não deverão emitir um Certificado de Segurança de Equipamento com base nos resultados do teste de conformidade.

## 7. VISTORIA DE RENOVAÇÃO E ANUAL APÓS CERTIFICAÇÃO DE CONFORMIDADE INICIAL

7.1 Durante quaisquer vistorias de renovação ou anuais após a certificação de conformidade inicial de um navio de acordo com os requisitos da Regra SOLAS V/19-1, o certificado respetivo deverá ser emitido ou confirmado, conforme o caso, desde que o CTR ainda se encontre válido tendo em devida consideração os pontos 5.2.5 e 5.2.6 anteriores.

### 7.2 *Vistoria de Segurança Radioelétrica e Certificação de Segurança de Equipamento do Navio*

7.2.1 Para navios construídos em ou após 31 de dezembro de 2008, a vistoria inicial de Segurança Radioelétrica deverá ser considerada a *primeira vistoria*<sup>11</sup> e o equipamento instalado a bordo desses navios, antes da emissão de um certificado, deverá concluir de modo satisfatório um teste de conformidade e cumprir com o requisito para transmitir informação LRIT antes entrarem ao serviço. Para este fim, uma alteração de bandeira não deverá ser considerada a primeira vistoria radioelétrica da instalação.

7.2.2 As vistorias de Segurança Radioelétrica do Navio devem incluir uma verificação de conformidade do equipamento LRIT instalado a bordo antes de uma vistoria inicial,

<sup>11</sup> MSC.1/Circ.1290 define que salvo indicado em contrário, quando o termo “*primeira vistoria*” é referenciado por uma regra na Convenção SOLAS 1974, emendada, significa a primeira vistoria anual, a primeira vistoria periódica ou a primeira vistoria de renovação, aquela que ocorrer primeiro após a data especificada na regra relevante ou qualquer outra vistoria se a Administração considere razoável e viável.

periódica ou de renovação do Certificado relevante. Esta verificação não afeta nem limita a emissão ou confirmação do Certificado de Segurança Radioelétrica, desde que a instalação rádio do navio esteja, em todos os aspetos, e para esse navio, conforme com os requisitos do Capítulo IV da SOLAS.

7.2.3 Do mesmo modo, antes da emissão, da confirmação ou da renovação do Certificado de Segurança para Navio de Passageiros, ou do Certificado de Segurança de Equipamento para Navio de Carga, ou do Certificado de Segurança para Navio de Carga, após uma vistoria inicial, anual, periódica ou de renovação, a Administração ou a OR que celebrou um acordo com a Administração Marítima Portuguesa deverá:

7.2.3.1 Examinar o CTR LRIT para verificar a sua validade;

7.2.3.2 Obter informação que confirme que o equipamento LRIT está totalmente operacional e a transmitir informação LRIT ao EU CDC - Centro de Dados Cooperativo Europeu. Esta informação pode ser obtida através do NCA para o LRIT.

7.2.4 Foram verificadas por diversas vezes dificuldades na realização do teste de conformidade nalgumas partes do mundo ou nalgumas situações, por ex., quando um navio se encontra em estaleiro durante a construção, ou em doca seca, ou em reparações ou modificações. Nestas circunstâncias aconselha-se aos inspetores do Estado de bandeira e às ORs que a impossibilidade na conclusão do teste de conformidade e a entrega do respetivo CTR em atempadamente para a *primeira vistoria* não deverá ser considerado como o navio não tendo condições de navegabilidade ou motivo para reter o navio até que o teste de conformidade esteja concluído e o CTR entregue, desde que estejam previstas disposições adequadas a contento da Administração.

7.2.5 Para estes casos em que o teste de conformidade LRIT não foi concluído e/ou o CTR não foi deixado a bordo até ao momento da *primeira vistoria* da instalação radioelétrica após 31 de dezembro de 2008, a Administração pode autorizar a emissão de um Certificado de Equipamento provisório por 30 dias ao navio para permitir ao equipamento LRIT instalado a bordo concluir o teste de conformidade e/ou a entrega do CTR, nas seguintes condições:

7.2.5.1 A companhia apresente evidências objetivas em como foram já iniciados esforços para a realização do teste de conformidade ao equipamento LRIT instalado a bordo;

7.2.5.2 A companhia apresente evidências objetivas da conclusão do teste de conformidade ao equipamento LRIT instalado a bordo e do pedido do CTR;

7.2.5.3 Quando considerado necessário na entrega de uma nova construção;

7.2.5.4 Quando um navio se encontra em estaleiro em doca seca, ou em reparações ou modificações quando expira a validade da primeira vistoria.

7.2.6 Para navios de bandeira Portuguesa registados no registo internacional de navios da Madeira, a Administração pode autorizar as ORs que celebraram um acordo com a Administração Marítima Portuguesa a emitirem um Certificado de Equipamento Provisório de 30 dias de acordo com o ponto 7.2.5 anterior, conforme procedimento de pedido normal para isenções, derrogações e equivalências descritas na [Circular 33](#), através do envio do [Formulário 1](#) anexo a essa circular devidamente preenchido.

7.2.7 Sempre que for considerado necessário, a autorização descrita em 7.2.5 e 7.2.6 pode ser concedida para abranger instalações iniciais de terminais, atualizações ou novas aquisições e evitar quaisquer problemas com a atividade comercial do navio durante os 30 dias de validade do Certificado Provisório anteriormente descrito. Neste contexto, a Regra SOLAS I/14(e) aplica-se do seguinte modo:

7.2.7.1 Se um navio, no momento em que o Certificado de Segurança do Equipamento provisório expira, não se encontrar num porto no qual vai ser vistoriado, a Administração, ou a OR que celebrou um acordo com a Administração Marítima Portuguesa, pode prorrogar o período de validade do certificado, mas esta prorrogação deverá ser concedida apenas para permitir que o navio complete a sua viagem para o porto no qual vai ser vistoriado, e apenas nos casos em que tal se apresente adequado e razoável fazê-lo; e

7.2.7.2 Um navio ao qual é concedida uma prorrogação não poderá, à sua chegada ao porto no qual vai ser vistoriado, ser autorizado, por força dessa prorrogação, a deixar

esse porto sem o Certificado de Segurança do Equipamento confirmado, indicando o cumprimento com o LRIT ou acompanhado de um CTR, conforme aplicável.

## 8. TRANSFERÊNCIA DE BANDEIRA

8.1 Um navio que, sendo possuidor de um CTR LRIT válido, esteja em processo de transferência para a bandeira Portuguesa, o CTR deverá ser considerado válido se o ASP que realizou o último teste de conformidade tenha sido qualquer um dos ASPs autorizados para testes pela Administração Marítima Portuguesa em nome do Governo de Portugal, e descritos no ANEXO I. Contudo, o respetivo ASP tem que reemitir o CTR em nome da Administração indicando as novas características do navio mas sem exigir novo teste ou alterando a data de conclusão do teste de conformidade original.

8.2 Nos casos em que o Relatório do teste de conformidade já não for considerado válido, devido ao não reconhecimento pela Administração do ASP emissor original, um novo teste de conformidade terá de ser efetuado juntamente com a emissão de um novo CTR, por qualquer ASP autorizado para testes tal como consta do ANEXO I, antes da emissão de um Certificado de Segurança do Equipamento. Para situações especiais ver 7.2.4 a 7.2.7 anteriores.

8.3 De modo a carregar e efetuar um pré-registo na base de dados EU LRIT CDC do navio objeto de registo na bandeira Portuguesa, convidam-se os armadores/companhias a fornecer a seguinte informação ao NCA LRIT ([lrnit@dgrm.mm.gov.pt](mailto:lrnit@dgrm.mm.gov.pt)):

8.3.1 Nome do navio;

8.3.2 Número OMI de identificação do navio;

8.3.3 Indicativo de chamada (atribuído pela Administração Portuguesa);

8.3.4 Identificação do Serviço Móvel Marítimo (MMSI) (atribuído pela Administração Portuguesa);

8.3.5 Tipo de navio<sup>12</sup>;

8.3.6 A data prevista da transferência;

<sup>12</sup> Para preenchimento na base de dados LRIT do navio, "Tipo de Navio" pode ser um dos seguintes: Navio de Passageiros, Navio de Carga, Navio-tanque, Unidade Móvel de Perfuração ao Largo e Outro Navio.

8.3.7 Contacto de email da Companhia para efeitos do LRIT (PD ou OPC); e

8.3.8 Cópia do CTR LRIT válido da bandeira anterior.

## 9. DISPOSIÇÕES ESPECÍFICAS RELATIVAS A CERTOS TIPOS DE NAVIOS

### 9.1 *Unidades Móveis de Perfuração ao Largo*

Como no Código MODU 1979 o Certificado de Segurança de Unidade Móvel de Perfuração ao Largo e o Certificado de Segurança de Unidade Móvel de Perfuração ao Largo, 1989, não são acompanhados por uma relação de equipamento, as unidades móveis de perfuração ao largo deverão ser consideradas como cumprindo com os requisitos quando:

9.1.1 As disposições dos itens 5 e 6 em cima são cumpridas;

9.1.2 Existe a bordo um Certificado de Segurança de Unidade Móvel de Perfuração ao Largo ou um Certificado de Segurança de Unidade Móvel de Perfuração ao Largo, 1989 válido; e

9.1.3 Existe a bordo um CTR LRIT válido.

### 9.2 *Unidades Flutuantes de Produção, Armazenamento e Transferência (FPSOs), Unidades de Armazenamento Flutuante (FSUs)*

As FPSOs e as FSUs sem propulsão mecânica não são obrigadas a transmitir informação LRIT quando posicionadas no local ou a reboque numa viagem internacional.

As FPSOs e as FSUs com propulsão mecânica de arqueação bruta igual ou superior a 300 dotadas de AIS e que operam exclusivamente na área marítima A1, não são obrigadas a transmitir informação LRIT quando se encontram em trânsito e efetuam viagens internacionais.

As FPSOs e as FSUs com propulsão mecânica de arqueação bruta igual ou superior a 300 que efetuam viagens internacionais para além da área marítima A1 são obrigadas a transmitir informação LRIT. Quando a Relação de Equipamento associada aos certificados de segurança emitidos às Unidades Flutuantes de Produção, Armazenamento e Transferência (FPSOs), Unidades de Armazenamento Flutuante (FSUs) não incluir qualquer disposição para documentar o cumprimento com o requisito de transmissão de informação LRIT, estes navios



deverão possuir a bordo um CTR LRIT válido emitido de acordo com as disposições da MSC.1/Circ.1307.

### 9.3 Navios de Apoio ao Largo (OSVs)

As OSVs de arqueação bruta igual ou superior a 300, quando efetuam viagens internacionais, dotadas de um AIS e que operem exclusivamente na área marítima A1, não são obrigadas a transmitir informação LRIT.

Os OSVs de arqueação bruta igual ou superior a 300 que efetuam viagens internacionais para além da área marítima A1 são obrigados a transmitir informação LRIT. Quando a Relação de Equipamento associada aos certificados de segurança emitidos aos Navios de Apoio ao Largo (OSVs) não incluir qualquer disposição para documentar o cumprimento com o requisito de transmissão de informação LRIT, estes navios deverão possuir a bordo um CTR LRIT válido emitido de acordo com as disposições da MSC.1/Circ.1307. Os OSVs construídos antes de 31 de dezembro de 2008, no caso de não estarem obrigados a cumprir com as disposições da SOLAS IV, são obrigados a transmitir informação LRIT de acordo com as disposições da SOLAS V/19-1 a partir de 31 de dezembro de 2009.

### 9.4 Navios para Fim Específico (SPSs)

Os SPSs de arqueação bruta igual ou superior a 300, quando efetuam viagens internacionais, dotados de AIS e que operam exclusivamente na área marítima A1, não são obrigados a transmitir informação LRIT.

Os SPSs de arqueação bruta igual ou superior a 300 que efetuam viagens internacionais para além da área marítima A1 são obrigados a transmitir informação LRIT. Quando a Relação de Equipamento associada aos certificados de segurança emitidos aos Navios para Fim Específico (SPSs) não inclui qualquer disposição para documentar o cumprimento com o requisito de transmissão de informação LRIT, estes navios deverão possuir a bordo um CTR LRIT válido emitido de acordo com as disposições da MSC.1/Circ.1307.

### 9.5 Navios da resolução A.494(XII)

Os navios da resolução A.494(XII)<sup>13</sup>, quando efetuarem viagens internacionais, dotados de AIS e que operem exclusivamente na área marítima A1, não são obrigados a transmitir informação LRIT. Os navios da resolução A.494(XII) de arqueação bruta igual ou superior a 300 que efetuarem viagens internacionais para além da área marítima A1 são obrigados a transmitir informação LRIT. Quando a Relação de Equipamento associada aos certificados de segurança emitidos aos navios da resolução A.494(XII) não inclui qualquer disposição para documentar o cumprimento com o requisito de transmissão de informação LRIT, estes navios deverão possuir a bordo um CTR LRIT válido emitido de acordo com as disposições da MSC.1/Circ.1307.

### 9.6 Navios de carga de arqueação bruta igual ou superior a 300 mas inferior a 500 e lates Comerciais

Os navios de carga de arqueação bruta igual ou superior a 300 mas inferior a 500, assim como os lates Comerciais, não são obrigados a manter um Certificado de Segurança do Equipamento para Navio de Carga válido e, desse modo, não existirá uma Relação de Equipamento. O cumprimento destes navios de carga e dos iates comerciais com a obrigação em transmitirem informação LRIT deverá ser documentado do seguinte modo:

- 9.6.1 No caso de lhes ser emitido um Certificado de Segurança para Navio de Carga, completar o registo relevante na secção 5 da Relação de Equipamento; ou
- 9.6.2 Existindo a bordo um CTR LRIT válido.

## 10. NAVIOS QUE NÃO TRANSMITEM DEVIDO A AVARIA EXTERIOR DO SISTEMA LRIT

10.1 Não deverão ser impostas quaisquer sanções aos navios sempre que a informação LRIT não possa ser recebida por aqueles com o direito a receber essa informação, por motivo de uma avaria ou de uma situação fora do controlo do navio, por ex.:

- 10.1.1 Devido a uma avaria do CSP ou do ASP ou do Centro de Dados LRIT; ou

<sup>13</sup> Navio da resolução A.494(XII) - um navio cuja quilha foi assente antes de 18 de julho de 1994 e que de acordo com as disposições do “esquema provisório revisto para medição da arqueação para certos tipos de navios” definidas no parágrafo 3 da Resolução A.494(XII) IMO, foi autorizado a utilizar a arqueação bruta determinada de acordo com a regra nacional de determinação se é exigido cumprir com as disposições do Capítulo IV da SOLAS.

10.1.2 Devido a Administração não ter procedido a quaisquer ou aos preparativos necessários; ou

10.1.3 Devido a que o Centro de Dados LRIT, ao qual o navio transmite a informação LRIT se recusa a fornecer essa informação LRIT ao Centro de Dados LRIT solicitante devido a disputas financeiras.

10.2 Quando as situações estão fora do controlo do navio, não existem motivos para atrasar ou deter o navio conforme as disposições das Regras SOLAS I/19 e V/16 desde que o CTR e o respetivo Certificado de Segurança Radio estejam válidos. Um Governo Contratante, por ex. um Estado do porto, que desconheça as circunstâncias, pode decidir impor medidas de controlo conforme a Regra XI-2/9. Lembra-se aos armadores e/ou às companhias que após alteração da bandeira e sempre que os dados sejam alterados, deverão, o mais breve possível, informar a Administração através do NCA LRIT. Ver item 8. *Transferência de Bandeira* para orientação.

## 11. DUPLICAÇÃO DO EQUIPAMENTO

11.1 Os navios que efetuam viagens internacionais nas áreas marítimas A1, A2 e A3 ou A1, A2, A3 e A4, e que utilizam, para fins de transmissão de informação LRIT, o equipamento de radiocomunicações instalado a bordo para fins de cumprimento com os requisitos do Capítulo IV da SOLAS e que, para assegurar o cumprimento com os requisitos da Regra SOLAS IV/15.6 relativamente à disponibilidade, são dotados de duplicação de equipamento, deverão utilizar apenas um dos conjuntos de equipamento duplicado instalado a bordo para transmitir a informação LRIT.

11.2 A Administração Marítima Portuguesa é da opinião que, um terminal duplicado pode ser testado para cumprimento e utilizado como um sistema de recurso LRIT, no caso de o sistema primário ficar fora de serviço. Se os armadores e/ou companhias escolherem esta opção, o CTR deste sistema de recurso deverá ser também enviado à Administração através do NCA LRIT, mencionando esta situação.

## 12. SSAS

12.1 O objetivo principal do SSAS é o cumprimento com a Regra SOLAS XI-2/6, *Proteção*, pese embora este equipamento seja utilizado com frequência para cumprimento da Regra SOLAS V/19-1, *Segurança*. O SSAS é um “sistema discreto” ao contrário do LRIT que, nesta perspetiva, é um “sistema aberto”. A utilização da programação e dos dados SSAS está apenas sob o controlo do respetivo fornecedor do equipamento/ASP e do OPC. Pelo contrário, e devido às normas de desempenho e requisitos funcionais, o LRIT é controlado e programado remotamente, e tanto os Governos Contratantes SOLAS (tais como Estado de bandeira, ou Estado costeiro ou Estado do porto) como o ASP têm acesso ao equipamento. Tendo esta informação em devida conta, a Administração Marítima Portuguesa encoraja os armadores e/ou as companhias a utilizarem equipamento distintos para o SSAS e o LRIT.

A presente Circular revoga as circulares nr.1 e 4 de 18.12.2012 e 19.12.2012 respetivamente.

Lisboa, 23 de junho de 2017

O Diretor Geral da DGRM

**Para mais informações contactar:**

**Direção Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos**

Avenida Brasília 1449 - 030 LISBOA, PORTUGAL

Tel: (+351) 213 035 700

Fax: (+351) 213 035 702

Linha Azul: (+351) 213 035 703

[www.dgrm.mm.gov.pt](http://www.dgrm.mm.gov.pt)

E-mail: [lrit@dgrm.mm.gov.pt](mailto:lrit@dgrm.mm.gov.pt)

*AVISO: até à data de publicação desta circular todos os contactos estão corretos.*

ANEXO I

**ASP Autorizados para Testes LRIT em Navios de Bandeira Portuguesa**

1. Pole Star Space Applications Ltd (Pole Star)  
2<sup>nd</sup> Floor, The Yellow Building, 1 Nicholas Road,  
London, W11 4AN, UK  
Tel: +44 (0)20 7313 7400  
Web: <http://lrit.com>  
LRIT testing: [lrittesting@polestarglobal.com](mailto:lrittesting@polestarglobal.com)  
LRIT certification: [lritcert@polestarglobal.com](mailto:lritcert@polestarglobal.com)
  
2. Transas Telematics Limited (Transas) / Livewire Connections LTD  
Unit 41, Barwell Business Park, Leatherhead Road  
Chessington Surrey KT9 2NY, UK  
Tel: +44 (0)20 8974 0900  
Fax: +44 (0)20 8974 0949  
Web: [www.transas.com](http://www.transas.com)  
LRIT general enquiries: [lrit@livewire-connections.com](mailto:lrit@livewire-connections.com)  
LRIT customer support: [lrit.support@livewire-connections.com](mailto:lrit.support@livewire-connections.com)
  
3. Collécte Localisation Satellites (CLS) -Maritime Security  
8 - 10 Rue Hermès, Parc Technologique du Canal  
31250 Ramonville St Agne - France  
Tel: +33 (0)5 61 39 37 02  
Fax: +33 (0)5 61 39 47 97  
Web: [www.cls.fr](http://www.cls.fr)  
LRIT issues: [lrit.testing@cls.fr](mailto:lrit.testing@cls.fr)

4. Fulcrum Maritime Systems Ltd. (Fulcrum)

Unit 3 Park Mews, 15 Park Lane,  
Hornchurch, Essex RM11 1BB, UK

Tel: +44 (0)17 0878 8400

Fax: +44 (0)17 0878 8402

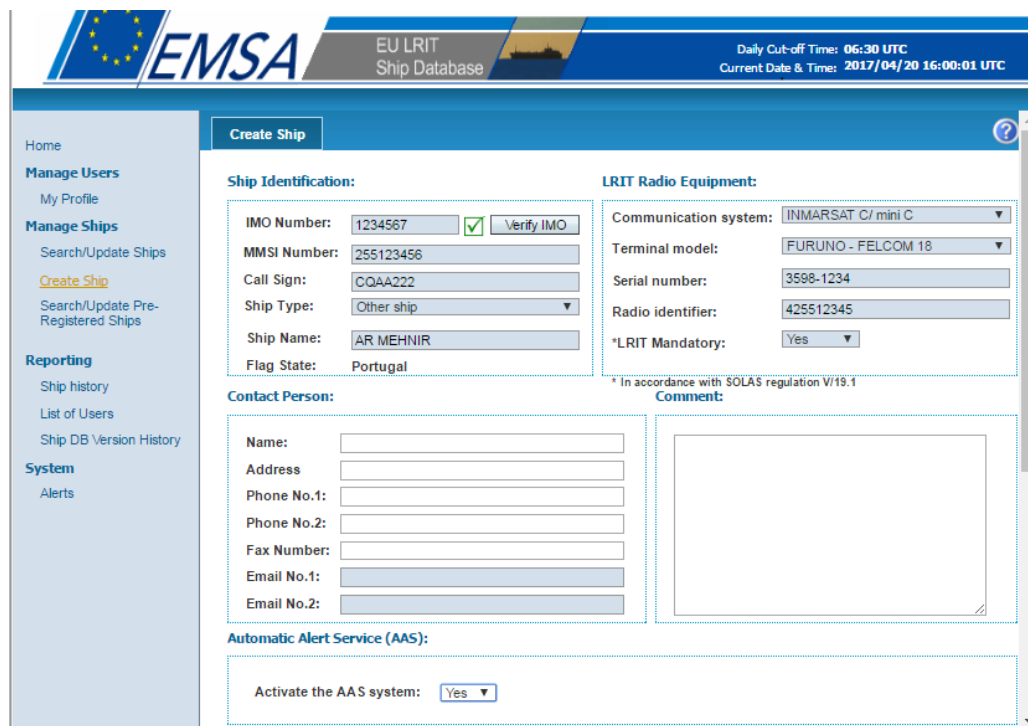
Web: <http://www.fulcrum-maritime.com>

LRIT issues: [lr.it.admin@fulccrum-maritime.com](mailto:lr.it.admin@fulccrum-maritime.com)

## ANEXO II

### Criação e atualização de navios

Na janela de *Criar Navio* da Base de Dados do Navio EU LRIT, podemos encontrar diferentes caixas com campos que terão de ser preenchidos. Os campos a azul são obrigatórios, e se não forem preenchidos não é possível criar o navio.

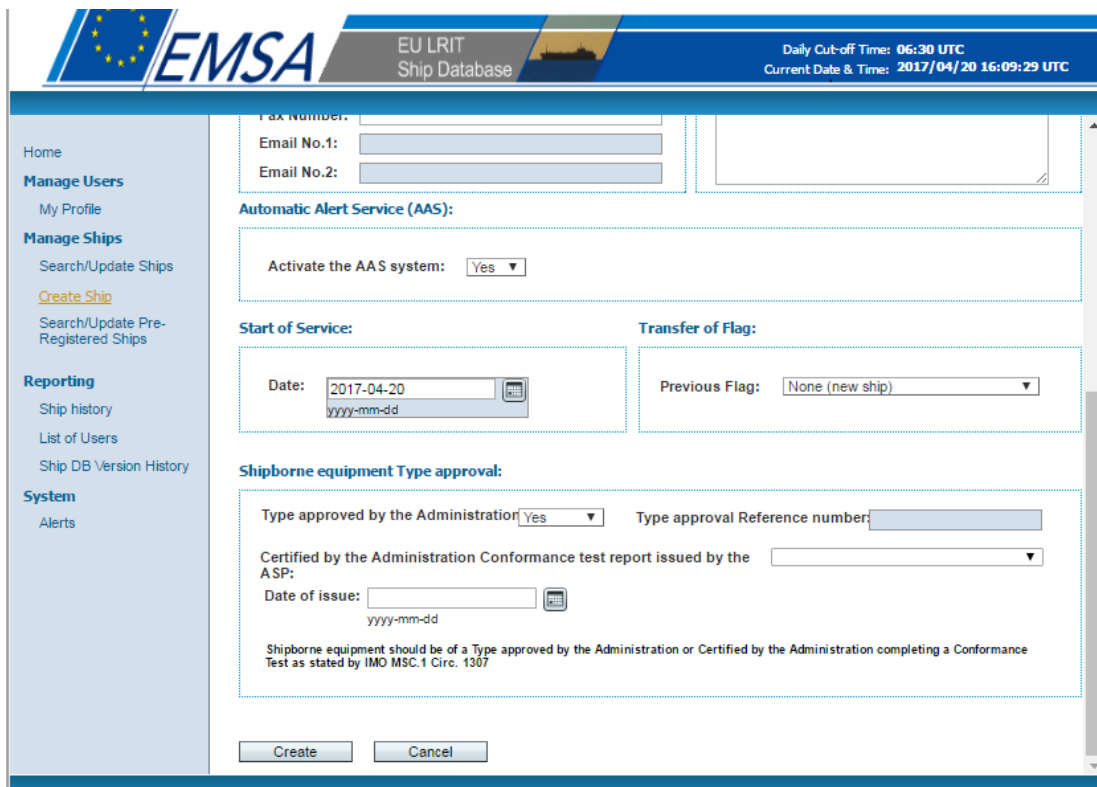


Logo que seja preenchido o Sim para ativar o sistema AAS, os e-mails n.º1 e n.º 2 terão de ser preenchidos. Um deles é o e-mail do NCA LRIT alternativo. O outro é o e-mail da PD da Companhia do navio ou do OPC da Companhia do navio.

A data de *Início do Serviço* corresponde à data após a qual o navio está registado na bandeira Portuguesa e inicia a transmissão da informação LRIT ao Centro de Dados EU CDC com a

bandeira de Portugal. Esta data pode ser uma data futura se, por exemplo, um navio se encontrar ainda no estaleiro e não tiver ainda sido entregue.

Se o navio for proveniente de outra bandeira, deveremos selecionar a bandeira proveniente. A Administração Marítima Portuguesa não aprova qualquer equipamento instalado a bordo, nem aceita qualquer aprovação tipo específica. É utilizada a prerrogativa da MSC.1/Circ.1307 com a conclusão de um Teste de Conformidade tal como definido por esta mesma Circular OMI.



EMSA EU LRIT Ship Database

Daily Cut-off Time: 06:30 UTC  
Current Date & Time: 2017/04/20 16:09:29 UTC

Home  
Manage Users  
My Profile  
Manage Ships  
Search/Update Ships  
Create Ship  
Search/Update Pre-Registered Ships  
Reporting  
Ship history  
List of Users  
Ship DB Version History  
System  
Alerts

Fax Number:   
Email No.1:   
Email No.2:

Automatic Alert Service (AAS):  
Activate the AAS system: Yes ▾

Start of Service: Date: 2017-04-20  
yyyy-mm-dd

Transfer of Flag: Previous Flag: None (new ship) ▾

Shipborne equipment Type approval:  
Type approved by the Administration: Yes ▾ Type approval Reference number:   
Certified by the Administration Conformance test report issued by the ASP:   
Date of issue:   
yyyy-mm-dd  
Shipborne equipment should be of a Type approved by the Administration or Certified by the Administration completing a Conformance Test as stated by IMO MSC.1 Circ. 1307

Create Cancel