

ATLÂNTICOLINE, S.A.

CONCURSO PÚBLICO INTERNACIONAL

***AQUISIÇÃO DE DOIS NAVIOS ELÉTRICOS PARA O
TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E VIATURAS
PARA OPERAR NA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES***

CADERNO DE ENCARGOS

Índice

CAPÍTULO I - DISPOSIÇÕES GERAIS.....	4
Artigo 1º - Objeto	4
Artigo 2º - Definições	4
Artigo 3º - CONTRATO	5
CAPÍTULO II - OBRIGAÇÕES DO FORNECEDOR.....	5
Artigo 4º - Obrigação de Execução do Fornecimento	5
Artigo 5º - Modificações Objetivas do CONTRATO.....	8
Artigo 6º - Plano de trabalho e planeamento da construção	8
Artigo 7º - Obrigação de entrega de documentos	9
Artigo 8º - Formação e familiarização	9
Artigo 9º - Obrigação de prestação de informação.....	10
Artigo 10º - Outras Obrigações	10
CAPÍTULO III - FISCALIZAÇÃO E REALIZAÇÃO DE PROVAS	11
Artigo 11º - Fiscalização	11
Artigo 12º - Provas e experiências	12
CAPÍTULO IV - PRAZO DE EXECUÇÃO CONTRATUAL.....	14
Artigo 13º - Prazo de entrega dos NAVIOS	14
Artigo 14º - Prorrogação dos prazos	14
Artigo 15º - Propriedade dos NAVIOS	14
CAPÍTULO V - ENTREGA, GARANTIA, RECEPÇÃO, MOBILIZAÇÃO E ACEITAÇÃO DOS NAVIOS	14
Artigo 16º - Local	14
Artigo 17º - Receção provisória dos NAVIOS e condições de entrega	15
Artigo 18º - Mobilização dos Navios para o Porto da Horta e Aceitação.....	16
Artigo 19º - Garantia	17
Artigo 20º - Garantia do fornecimento de sobresselentes e manutenção	18
Artigo 21º - Receção Definitiva	18
CAPÍTULO VI - PAGAMENTO DO PREÇO	18
Artigo 22º - Preço Base.....	18
Artigo 23º - Plano e condições de pagamento	19
CAPÍTULO VII - ENCARGOS	21
Artigo 24º - Encargos com o CONTRATO	21
Artigo 25º - Licenças, marcas de fabrico ou de comércio e desenhos registados	21
Artigo 26º - Acidentes pessoais.....	21
Artigo 27º - Licenças de importação e exportação	22

CAPÍTULO VIII - CESSÃO DA POSIÇÃO CONTRATUAL, INCUMPRIMENTO DO CONTRATO E SUAS CONSEQUÊNCIAS E DIREITO DE RESOLUÇÃO	22
Artigo 28º - Cessão da posição contratual e subcontratação	22
Artigo 29º - Responsabilidade civil.....	23
Artigo 30º - Seguros	24
Artigo 31º - Sanções Pecuniárias.....	25
Artigo 32º - Resolução do CONTRATO pela ATLÂNTICOLINE.....	27
Artigo 33º - Direito de retenção	29
Artigo 34º - Resolução do CONTRATO pelo FORNECEDOR	29
CAPÍTULO IX - FORÇA MAIOR E CAUÇÃO	29
Artigo 35º - Força Maior.....	30
Artigo 36º - Caução	31
CAPÍTULO X - DISPOSIÇÕES FINAIS.....	31
Artigo 37º - Interpretação do CONTRATO	31
Artigo 38º - Resolução de litígios	31
Artigo 39º - Contagem de prazos	32
Artigo 40º - Legislação aplicável e língua do CONTRATO	32
Artigo 41º - Comunicações.....	32
Artigo 42º - Produção de efeitos.....	33
Anexo I – MEMÓRIA DESCRITIVA DE REFERÊNCIA	34
Anexo II – ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS DE TESTES, ENSAIOS E SIMULAÇÕES	35
1. Provas de resistência e propulsão com modelo do navio em Laboratórios de Hidrodinâmica	35
2. Testes e Provas – Geral.....	36
Anexo III – MODELO DE GARANTIA BANCÁRIA	41

CAPÍTULO I - DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1º- Objeto

1. O presente Caderno de Encargos compreende as cláusulas a incluir no contrato a celebrar na sequência da adjudicação a efetuar pelo Conselho de Administração da ATLÂNTICOLINE, S.A., no âmbito do concurso público para a adjudicação da AQUISIÇÃO DE DOIS NAVIOS ELÉCTRICOS PARA O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E VIATURAS PARA OPERAR NA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES, destinados a assegurar o serviço de transporte marítimo de passageiros na Região Autónoma dos Açores.
2. O objeto do contrato a que se refere o número anterior abrange para além das construções, certificações, homologações e os aprestamentos dos navios, de acordo com os termos e requisitos constantes da Memória Descritiva de Referência anexa ao presente Caderno de Encargos, a realização e desenvolvimento dos respetivos projetos, ensaios e testes dos navios.
3. O Contrato é celebrado com recurso ao Investimento C21-i15-RAA, enquadrado na componente C21 – RepowerEU, do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR).

Artigo 2º- Definições

Para efeitos do presente Caderno de Encargos, são adotadas as seguintes definições:

- a) FORNECEDOR — A entidade contratada pela Atlânticoline, S.A., para proceder a construção e entrega dos NAVIOS;
- b) Programa do Concurso — O programa de concurso relativo ao concurso público com publicidade internacional;
- c) CONTRATO — O contrato que se refere o artigo 1º;
- d) Fornecimento — Aquele que tem por objeto a construção e entrega dos NAVIOS;
- e) Memória Descritiva de Referência — A que consta do Anexo I ao presente Caderno de Encargos;
- f) Memória Descritiva — A memória descritiva desenvolvida pelo FORNECEDOR em conformidade com a Memória Descritiva de Referência constante do Anexo I ao presente Caderno de Encargos;
- g) NAVIOS — Os NAVIOS de «Classe C» de Passageiros de acordo com a Directiva 2009/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de maio de 2009, com as

características constantes das Memórias Descritivas, dos Desenhos de Arranjo Geral e da restante proposta do FORNECEDOR.

Artigo 3º- CONTRATO

1. O CONTRATO integra os seguintes elementos:
 - a) Os suprimentos dos erros e das omissões do caderno de encargos identificados pelos concorrentes, desde que esses erros e omissões tenham sido expressamente aceites pela ATLÂNTICOLINE;
 - b) Os esclarecimentos e as retificações relativos ao caderno de encargos;
 - c) O presente Caderno de Encargos, incluindo todos os seus anexos;
 - d) A proposta adjudicada, apresentada pelo FORNECEDOR;
 - e) Os esclarecimentos sobre a proposta adjudicada prestados pelo FORNECEDOR.
 - f) O clausulado contratual, incluindo todos os anexos.
2. Em caso de discrepância entre os vários elementos que compõem o CONTRATO, a prevalência obedece a ordem por que vem enunciados no número anterior.

CAPÍTULO II - OBRIGAÇÕES DO FORNECEDOR

Artigo 4º- Obrigação de Execução do Fornecimento

1. No prazo de 30 dias a contar da data da assinatura do CONTRATO, o FORNECEDOR obriga-se a entregar à ATLÂNTICOLINE os seguintes documentos:
 - a) Plano de trabalhos e planeamento da construção, incluindo a sequência das principais tarefas a executar, por navio, com indicação dos prazos de execução das seguintes tarefas, tendo em conta o prazo constante da proposta apresentada, que deverá respeitar o disposto no artigo 6.º do presente Caderno de Encargos:
 - i. Desenvolvimento do projeto de construção e realização de testes e ensaios e provas em tanque, incluindo as respetivas aprovações pela Sociedade Classificadora membro da IACS e autoridades nacionais competentes;
 - ii. Programa das consultas e encomendas de materiais, máquinas e equipamentos;
 - iii. Programa dos trabalhos de traçagem, corte do aço e demais ligas, prefabricação, montagens, soldaduras entre blocos, aprestamento e acabamentos do navio;
 - iv. Programa das provas durante a construção e provas finais;

- v. Programa e cronograma de formação e familiarização da tripulação do navio.
- b) Cronograma de afetação dos meios humanos e técnicos à construção, de acordo com o plano de trabalhos e de planeamento da construção apresentado;
- c) Resultados dos cálculos de estabilidade intacta e em avaria, por navio, apresentando os documentos comprovativos;
- d) Lista dos equipamentos principais a instalar, por navio, coerente com a Memória Descritiva de Referência anexa ao Caderno de Encargos, com descrição dos modelos, características técnicas principais, prazos de garantia (não inferior a 2 anos), acompanhados dos respetivos catálogos e manuais técnicos de operação;
- e) Cálculo da potência preliminar dos sistemas elétricos de propulsão, para a velocidade contratual, apresentando documentos comprovativos;
- f) Declaração da qual conste a velocidade a 90% (MCR) e a 100% (MCR), em condições de nível 3 da escala *Beaufort*, por navio;
- g) Declaração da qual constem os resultados dos cálculos de conforto, por navio, de acordo com os critérios da norma ISO 2631-1:1997:

Tempos de exposição, para uma percentagem de enjoo de 10% dos passageiros, em função da altura significativa da onda a incidir a $\pm 90^\circ$ a uma velocidade de 16 nós considerando um espectro de onda Pierson-Moskowitz $T_p=7,0 - 13m5sec$:

- i. Altura Significativa da onda - 3 a 4 m - Critério de Aceleração Vertical (RMS) – 0,1 g;
 - ii. Altura Significativa da onda - 2 a 3 m - Critério de Aceleração Vertical (RMS) – 0,08 g;
 - iii. Altura Significativa da onda - 1 a 2 m - Critério de Aceleração Vertical (RMS) – 0,05 g.
2. O FORNECEDOR obriga-se a elaborar, desenvolver e otimizar o projeto de construção dos NAVIOS, tendo por base a MEMÓRIA DESCRITIVA DE REFERÊNCIA.
 3. O FORNECEDOR obriga-se a submeter o projeto de construção dos NAVIOS à aprovação das competentes entidades oficiais portuguesas, da Sociedade de Classificação e da ATLÂNTICOLINE, elaborado a partir dos ensaios de resistência e propulsão com modelo do navio, a realizar de acordo com as especificações constantes do ponto 1 do Anexo II ao presente Caderno de Encargos.
 4. Carecendo a MEMÓRIA DESCRITIVA DE REFERÊNCIA, constante do Anexo I ao presente Caderno de Encargos, de desenvolvimento e otimização pelo FORNECEDOR, fica

expressamente consagrado e aceite pelas partes, que qualquer erro, falha, omissão, incorreção ou contradição destes documentos não justifica quaisquer incumprimentos e/ou atrasos, ainda que parciais, na execução do CONTRATO e nas características, requisitos, especificações ou performances dos NAVIOS, sem prejuízo do disposto no n.º 6 do artigo 7º e no artigo 29º.

5. Após ter sido concluído o desenvolvimento das formas da carena e efetuados testes com modelos, caso os resultados impliquem ou recomendem alterações da potência instalada e do desempenho velocidade/potência, em relação à proposta apresentada pelo FORNECEDOR, para que os NAVIOS possam cumprir com a MEMÓRIA DESCRITIVA DE REFERÊNCIA, deverão as mesmas alterações ser apresentadas à ATLÂNTICOLINE para aprovação, não podendo resultar qualquer incremento do preço contratual ou prazo de fornecimento.
6. O FORNECEDOR obriga-se a construir, completar, testar e entregar à ATLÂNTICOLINE os NAVIOS, prontos a operar, livre de ónus ou de encargos, de acordo com disposto no presente Caderno de Encargos, devendo ter ainda em consideração a legislação aplicável, as normas regulamentares e técnicas e as regras de arte aplicáveis, bem como as especificações e documentos de homologação.
7. O FORNECEDOR assume uma obrigação de resultado quanto ao cumprimento de todos os requisitos, características e especificações dos NAVIOS a que se tenha vinculado por força do caderno de encargos, da sua proposta e durante a execução contratual.
8. Os NAVIOS serão fornecidos pelo FORNECEDOR completos, testados, prontos a navegar e a entrar ao serviço, com todos os certificados, licenças, autorizações e documentos exigidos pelas entidades oficiais portuguesas e pela Sociedade de Classificação e com todos os documentos indicados na MEMÓRIA DESCRITIVA DE REFERÊNCIA anexa a este Caderno de Encargos.
9. Os NAVIOS devem ser construídos de forma a obter a classificação **BV Class: I • MACH RORO-PASSENGER SHIP COASTAL AREA • AUT-UMS, INWATERSURVEY, BATTERY SYSTEM**, ou notação equivalente atribuída por outra Sociedade Classificadora membro da IACS, devendo ainda ser, obrigatoriamente, respeitadas as normas das Autoridades Marítimas Portuguesas em vigor à data da assinatura do CONTRATO.
10. Todos os artigos fornecidos nos termos do CONTRATO devem ser novos, não podendo, designadamente, terem sido utilizados previamente nem conter partes ou materiais que já tenham sido previamente vendidos ou entregues a outro comprador, nem terem sido

utilizados para outros fins que não o fabrico dos artigos a fornecer à ATLÂNTICOLINE, sem prejuízo da utilização dos mesmos em ações relacionadas com a execução do CONTRATO, nomeadamente inspeções, testes e demonstrações.

11. O FORNECEDOR obriga-se a dotar os dois NAVIOS com Equipamentos e Aparelho iguais entre si, ou seja, da mesma marca e modelo.
12. Todos os itens não mencionados especificamente na MEMÓRIA DESCRITIVA DE REFERÊNCIA, mas que são requeridos pela Sociedade de Classificação ou Autoridades Marítimas Portuguesas serão fornecidos e instalados a cargo do FORNECEDOR.
13. Até à data da sua entrega e receção provisória, os NAVIOS serão claramente identificados com os respetivos números de construção, bem como todos os artigos e materiais utilizados na construção que serão marcados de uma forma clara com o número de construção após a sua entrada nos estaleiros.

Artigo 5º- Modificações Objetivas do CONTRATO

1. O CONTRATO poderá ser alvo de modificações quanto ao seu conteúdo nos termos do disposto no artigo 311.º e 447.º-A do CCP, designadamente, em caso de necessidade de alteração da execução de trabalhos, que resultem da aplicação de regras técnicas, regulamentos, convenções internacionais ou quaisquer outras normas legais, bem como das modificações que as autoridades competentes entendam serem essenciais para garantir a segurança do transporte marítimo, aplicáveis após a data de assinatura do CONTRATO, regulando-se estas situações também em conformidade com o regime estabelecido no artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 201/98, de 10 de Julho, ou legislação que o suceder.
2. No caso de as modificações efetuadas ao abrigo do disposto neste artigo resultar numa redução do preço contratual, será creditada a importância respetiva à ATLÂNTICOLINE, que será deduzida ao valor da penúltima prestação.

Artigo 6º- Plano de trabalho e planeamento da construção

1. O FORNECEDOR, até 30 dias depois da celebração do CONTRATO, apresentará à ATLÂNTICOLINE um programa pormenorizado das fases da construção de cada um dos NAVIOS, nos termos previstos no artigo 4.º, n.º 1, alínea a), do presente Caderno de Encargos.

2. Este programa pormenorizado das fases da construção dos NAVIOS deverá ser aprovado pela ATLÂNTICOLINE e posteriormente atualizado bimestralmente de modo a permitir a verificação da evolução da construção.

Artigo 7º- Obrigação de entrega de documentos

1. O FORNECEDOR obriga-se a entregar à ATLÂNTICOLINE, conjuntamente com os NAVIOS, três coleções de desenhos opacos dos NAVIOS, sendo uma delas aprovada pela Sociedade Classificadora e outra pelas Autoridades Marítimas Portuguesas.
2. O FORNECEDOR obriga-se a entregar conjuntamente com os NAVIOS um dispositivo de armazenamento digital (por exemplo, CD, Pen USB, Disco Externo USB), contendo todos os desenhos dos NAVIOS em formato AutoCad.
3. O FORNECEDOR obriga-se ainda a entregar, conjuntamente com os NAVIOS, duas coleções de manuais, em língua portuguesa e/ou inglesa, de todos os equipamentos e máquinas.
4. Os desenhos e especificações a elaborar pelo FORNECEDOR, na sequência do desenvolvimento e otimização do projeto de construção dos NAVIOS, devem sempre respeitar a MEMÓRIA DESCRITIVA DE REFERÊNCIA e ser submetidos a prévia aprovação da ATLÂNTICOLINE, antes da sua implementação na construção.
5. Nos casos previstos no número anterior, os desenhos e especificações devem ser remetidos em duplicado à ATLÂNTICOLINE que, em caso de aprovação, devolverá uma cópia, devidamente assinada, ou com as alterações que entenda, no prazo de 15 (quinze) dias após a receção daqueles documentos.
6. Quaisquer erros ou omissões contidas nos desenhos e especificações, mesmo que aprovados pela ATLÂNTICOLINE, não desoneram o FORNECEDOR do cumprimento das suas obrigações, nomeadamente da boa execução dos trabalhos e da integral satisfação do CONTRATO.

Artigo 8º- Formação e familiarização

1. O FORNECEDOR obriga-se a ministrar, na fase final do aprestamento e durante as provas finais, a formação e familiarização a todas as tripulações, nas áreas de máquinas e ponte, incluindo a área de segurança dos passageiros.

2. O plano de formação e familiarização, o qual deve incluir o local e as datas de realização das formações, deverá ser remetido à ATLÂNTICOLINE, para aprovação, 30 dias antes do início da formação.
3. Os custos com a formação e familiarização correm por conta do FORNECEDOR, salvo os respeitantes ao transporte, alojamento e alimentação das tripulações da ATLÂNTICOLINE.

Artigo 9º- Obrigação de prestação de informação

1. O FORNECEDOR obriga-se a prestar a informação e os esclarecimentos que lhe forem solicitados pela ATLÂNTICOLINE, com a periodicidade que esta entender conveniente, relativamente à execução do FORNECIMENTO e ao cumprimento das obrigações que para aquele emergem do CONTRATO.
2. A obrigação prevista no n.º 1 compreende ainda o dever de o FORNECEDOR ou seus representantes participarem em reuniões com a ATLÂNTICOLINE e com outras entidades públicas ou privadas, nos termos e condições que lhe forem determinados pela primeira.
3. O exercício da faculdade atribuída à ATLÂNTICOLINE pelo número anterior deve ser fundamentado, só podendo ser convocadas reuniões quando tal se mostre necessário para a boa execução de uma determinada obrigação pela qual o FORNECEDOR é responsável ao abrigo do presente Caderno de Encargos ou do CONTRATO.
4. Salvo em situações de urgência, a ATLÂNTICOLINE deve conceder ao FORNECEDOR um prazo não inferior a 8 (oito) dias para a realização das reuniões previstas nos números anteriores.

Artigo 10º- Outras Obrigações

A execução do CONTRATO pelo FORNECEDOR compreende ainda, para além das obrigações previstas na legislação aplicável e no presente Caderno de Encargos, as seguintes obrigações:

- a) Fornecer bens e serviços de apoio logístico de acordo com o disposto na MEMÓRIA DESCRITIVA DE REFERÊNCIA em anexo ao presente Caderno de Encargos;
- b) Executar o plano de trabalhos e planeamento da construção, previsto no artigo 6º;
- c) Submeter para aprovação da Atlânticoline um plano de inspeções, testes e provas dos NAVIOS, no prazo de 30 dias a contar da assinatura do CONTRATO;

- d) Obter todos os certificados parcelares dos materiais, máquinas e equipamentos a emitir pela Sociedade de Classificação e entregá-los a ATLÂNTICOLINE conjuntamente com os NAVIOS;
- e) Fornecer todos os certificados dos NAVIOS, quer os emitidos pelas entidades oficiais, quer os emitidos pela Sociedade de Classificação;
- f) Velar pela segurança de todos os materiais destinados aos NAVIOS, assim como pela segurança dos próprios NAVIOS, relativamente aos quais será responsável até à data da sua entrega final no porto da Horta;
- g) Instalar a bordo dos NAVIOS, em quadros, os desenhos de segurança dos principais sistemas de encanamentos e demais planos exigidos pela legislação aplicável;
- h) Fornecer todos os sobresselentes indicados na proposta adjudicada, devidamente embalados para armazenagem de longa duração, bem etiquetados e identificados, bem como o respetivo inventário geral;
- i) Possuir meios próprios e/ou contratados, logísticos e humanos, em território português para assistência no período de garantia e pós-venda;
- j) Fornecer à ATLÂNTICOLINE uma lista completa, por ordem alfabética, do nome dos fornecedores, das cópias de todas as encomendas efetuadas para a compra de equipamentos, materiais e outros, relacionadas com os NAVIOS; não deverão vir nestas cópias de encomendas os valores de compra, mas sim os detalhes técnicos dos equipamentos ou materiais e os respetivos contactos dos fornecedores;
- k) Fornecer, pelo menos, dois modelos de cada NAVIO, de acordo com a configuração final dos NAVIOS.

CAPÍTULO III - FISCALIZAÇÃO E REALIZAÇÃO DE PROVAS

Artigo 11º- Fiscalização

1. A ATLÂNTICOLINE pode fiscalizar e acompanhar, diretamente ou por intermédio de outras entidades, o modo como o FORNECEDOR procede à execução do CONTRATO, incluindo o modo como são realizadas as provas até à receção provisória dos NAVIOS.
2. O poder de fiscalização previsto no número anterior compreende, designadamente, as seguintes faculdades:
 - a) Designar delegados para fazer a verificação da qualidade dos materiais e da mão-de-obra aplicados nos NAVIOS ou a ele destinados e verificar os resultados obtidos nas provas;

- b) Deslocar-se aos locais de venda ou fabrico para proceder à verificação da qualidade de quaisquer equipamentos ou materiais objeto do FORNECIMENTO;
 - c) Solicitar, a todo o tempo, cópia da documentação que a ATLÂNTICOLINE considere necessária para verificação do cumprimento das obrigações assumidas pelo FORNECEDOR;
 - d) Solicitar a presença do FORNECEDOR ou dos seus representantes para participar em reuniões que tenham por objeto discutir o modo de execução do CONTRATO ou matérias conexas.
3. Para efeitos do disposto no número anterior, a ATLÂNTICOLINE deve conceder um prazo não inferior a:
- a) Dez dias, para apresentação da documentação a que alude a alínea c) do número anterior;
 - b) Oito dias, para a realização das reuniões a que alude a alínea d) do número anterior.
4. O FORNECEDOR e os seus subcontratados obrigam-se a proporcionar todas as facilidades aos representantes da ATLÂNTICOLINE, das entidades oficiais e da Sociedade de Classificação no desempenho da sua missão de fiscalização, nomeadamente, a permitir a entrada daqueles em todos os locais onde se esteja a construir os NAVIOS, nas instalações e oficinas do FORNECEDOR e dos subcontratados onde se esteja a proceder à manipulação de peças ou artigos destinados aos NAVIOS, ou em que aquelas estejam armazenadas.
5. O FORNECEDOR obriga-se ainda a colocar à disposição, dos delegados incumbidos da fiscalização ou dos representantes da ATLÂNTICOLINE instalações e condições de trabalho, incluindo um gabinete de trabalho e meios de comunicação (telefone, fax e internet) durante todo o período de construção até à entrega dos NAVIOS.
6. O FORNECEDOR corrigirá qualquer defeito ou deficiência apontados pelos delegados encarregados da fiscalização, quando aqueles concluíam que o trabalho é defeituoso ou não corresponde ao estabelecido no CONTRATO, na MEMÓRIA DESCRITIVA, na proposta adjudicada ou às boas normas da técnica da construção naval, independentemente de ter sido ou não realizada uma vistoria anterior pela fiscalização.
7. Recusando-se a fazer quaisquer das correções previstas anteriormente, o FORNECEDOR deverá fundamentar a sua recusa, por escrito, no prazo de 8 (oito) dias, junto da ATLÂNTICOLINE, que se pronunciará no prazo de 20 (vinte) dias.

Artigo 12º- Provas e experiências

1. O FORNECEDOR obriga-se a preparar e a submeter à aprovação da ATLÂNTICOLINE os cadernos de provas pormenorizados compreendendo as relativas à verificação de todas as máquinas e equipamentos instalados e as provas finais dos NAVIOS, que deverão obedecer às especificações constantes do ponto 2 do Anexo II ao presente Caderno de Encargos.
2. Durante a construção, os NAVIOS e os seus aparelhos, equipamentos e materiais serão submetidos às provas e experiências indicadas no Anexo II ao presente Caderno de Encargos, bem como as que vierem a ser impostas pelas entidades oficiais competentes e pela Sociedade de Classificação ou entendidas como necessárias e justificadas pelos delegados da ATLÂNTICOLINE incumbidos da fiscalização.
3. Após a construção, os NAVIOS e os seus aparelhos e equipamentos serão submetidos às provas e experiências indicadas no presente, para o período após a construção, bem como as que vierem a ser impostas pelas entidades oficiais competentes e pela Sociedade de Classificação ou entendidas como necessárias e justificadas pelos delegados da ATLÂNTICOLINE incumbidos da fiscalização.
4. O FORNECEDOR avisará a ATLÂNTICOLINE, com a antecedência mínima de 15 (quinze) dias, da data de começo das provas, remetendo-lhe para aprovação, se não o tiver feito antes, o programa pormenorizado das mesmas.
5. A ATLÂNTICOLINE e os seus delegados responsáveis pela fiscalização podem fazer-se acompanhar de técnicos especialistas ou designar entidades terceiras que os representem na realização das provas, testes e experiências.
6. No caso de as provas, testes e experiências não comprovarem a total operacionalidade dos NAVIOS, ou de algum dos seus equipamentos, máquinas e materiais, e a sua conformidade com as exigências legais, características e requisitos técnicos e funcionais definidos no presente Caderno de Encargos, na MEMÓRIA DESCRITIVA e na proposta adjudicada, o FORNECEDOR deve proceder, à sua custa e no prazo que for acordado com a ATLÂNTICOLINE, às reparações ou substituições necessárias para garantir a sanção de qualquer defeito ou desconformidade com os requisitos referidos.
7. Após a realização das reparações ou substituições necessárias pelo FORNECEDOR, no prazo respetivo, este notifica a ATLÂNTICOLINE para proceder à realização de novas provas, testes e experiências que sejam necessários, aplicando-se, para esse efeito, o disposto nos números anteriores.

8. Será emitido um relatório relativo a cada prova, teste e experiência cuja realização tenha sido bem-sucedida, que será assinado pelas entidades que tenham requerido a sua realização.
9. Os encargos com a realização das provas, testes e experiências previstas neste artigo são da responsabilidade do FORNECEDOR, incluindo as despesas com materiais consumíveis, pessoal e eventuais despesas de deslocação dos representantes das entidades oficiais e/ou da Sociedade Classificadora.

CAPÍTULO IV - PRAZO DE EXECUÇÃO CONTRATUAL

Artigo 13º- Prazo de entrega dos NAVIOS

Os NAVIOS deverão ser entregues à ATLÂNTICOLINE, no Porto da Horta, no prazo constante da proposta do FORNECEDOR, o qual não poderá ultrapassar a data de 30 de junho de 2026.

Artigo 14º- Prorrogação dos prazos

O prazo para a entrega dos NAVIOS não poderá ser prorrogado, salvo mediante requerimento fundamentado do FORNECEDOR com indicação do prazo pretendido, quando:

- a) Seja necessária a introdução de modificações nos termos do artigo 5º;
- b) Nas situações previstas no Código dos Contratos Públicos.

Artigo 15º- Propriedade dos NAVIOS

1. Durante o período de construção, os NAVIOS, assim como todas as máquinas, equipamentos e materiais adquiridos, são da propriedade do FORNECEDOR.
2. A transferência da propriedade opera-se com a entrega do navio pelo FORNECEDOR à ATLÂNTICOLINE no porto da Horta.

CAPÍTULO V - ENTREGA, GARANTIA, RECEPÇÃO, MOBILIZAÇÃO E ACEITAÇÃO DOS NAVIOS

Artigo 16º- Local

1. Os NAVIOS devem ser entregues à ATLÂNTICOLINE, para efeitos de receção provisória, atracados ao cais do estaleiro do FORNECEDOR, livre de quaisquer ónus ou encargos, completos com todos os seus pertences, certificados e documentação, após a conclusão satisfatória de todos os testes e inspeções, satisfeitos todos os encargos do FORNECEDOR e de aprovado, pelas entidades oficiais e pela Sociedade de Classificação,

como navios de «Classe C» de Passageiros de acordo com a Directiva 2009/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de maio de 2009.

2. Os NAVIOS devem ser entregues à ATLÂNTICOLINE para efeitos de aceitação e transferência da propriedade nos termos do artigo 15.º, n.º 2, do presente Caderno de Encargos, no porto da Horta.

Artigo 17º- Receção provisória dos NAVIOS e condições de entrega

1. Cada navio considera-se entregue pelo FORNECEDOR à ATLÂNTICOLINE na data da assinatura do respetivo auto de receção provisória, nos termos da presente cláusula.
2. Só poderá haver receção provisória dos NAVIOS quando, cumulativamente, se verificarem as seguintes circunstâncias:
 - a) Sejam entregues no local previsto no artigo anterior;
 - b) Estejam livres de quaisquer ónus ou de encargos e prontos a navegar;
 - c) Tenham sido concluídos, de forma satisfatória, todos os testes e inspeções previstos no presente Caderno de Encargos, no CONTRATO e na legislação aplicável;
 - d) Estejam satisfeitos todos os encargos do FORNECEDOR;
 - e) Os NAVIOS estejam aprovados, pelas entidades oficiais e pela Sociedade de Classificação, para o serviço a que se destinam;
 - f) Os NAVIOS estejam completos com todos os seus pertences e sobresselentes e com toda a documentação que lhe respeitam quanto a certificados, desenhos, manuais, modelos, inventários, relatórios de provas, protocolos e cadernos de estabilidade e experiências, mencionados na MEMÓRIA DESCRITIVA DE REFERÊNCIA, bem assim como todos os outros emitidos pelas entidades oficiais e pela Sociedade de Classificação.
3. Caso os NAVIOS estejam em condições de serem recebidos, a ATLÂNTICOLINE deve lavrar um auto de receção provisória por navio, onde deve constar que este se encontra devidamente construído, munido dos equipamentos e aparelhos, aprestos, meios de salvação e entregue com todo o inventário, documentos exigidos, acessórios e sobresselentes, de acordo com o CONTRATO, MEMÓRIA DESCRITIVA e demais desenhos aprovados pelas entidades oficiais, Sociedade de Classificação e pela ATLÂNTICOLINE.
4. Os autos de receção provisória serão elaborados em duplicado e assinados por representantes da ATLÂNTICOLINE e do FORNECEDOR, ficando um exemplar para cada uma das partes.

5. Caso os NAVIOS não possam ser recebidos pela ATLÂNTICOLINE em virtude de defeitos detetados, é fixado um prazo para o FORNECEDOR os corrigir, após o qual se iniciará um novo procedimento de receção provisória nos termos previstos no presente artigo.
6. Se a correção dos defeitos não for executada no prazo fixado, a ATLÂNTICOLINE pode optar pela correção dos referidos defeitos diretamente ou por intermédio de terceiro, sendo os custos imputados ao FORNECEDOR.

Artigo 18º- Mobilização dos Navios para o Porto da Horta e Aceitação

1. A responsabilidade pela mobilização dos NAVIOS, após as suas receções provisórias, para o Porto da Horta – Região Autónoma dos Açores, incluindo a tripulação técnica, é do FORNECEDOR.
2. O FORNECEDOR é ainda responsável pela manutenção e segurança dos NAVIOS até à sua chegada e aceitação pela ATLÂNTICOLINE no porto da Horta.
3. É garantida à ATLÂNTICOLINE a possibilidade de embarcar, para efeitos da mobilização de cada um dos NAVIOS, pelo menos três técnicos (um para a área de navegação, um para a área de maquinaria e eletrónica e outro para a área dos espaços dos passageiros).
4. Todos os custos de imobilização e acostagem dos NAVIOS, após as suas receções provisórias, nos estaleiros do FORNECEDOR, até ao início da mobilização para o Porto da Horta – Região Autónoma dos Açores, bem como os custos decorrentes da própria mobilização dos NAVIOS, bem como os decorrentes da sua manutenção e segurança até ao momento da sua aceitação, são da responsabilidade do FORNECEDOR.
7. Após a chegada dos NAVIOS ao porto da Horta e estando os NAVIOS em condições de serem aceites, a ATLÂNTICOLINE deve lavrar um auto de aceitação por navio, que serão elaborados em duplicado e assinados por representantes da ATLÂNTICOLINE e do FORNECEDOR, ficando um exemplar para cada uma das partes.
8. Caso os NAVIOS não possam ser aceites pela ATLÂNTICOLINE em virtude de defeitos ocorridos após a sua receção provisória, designadamente em virtude da mobilização prevista nos números anteriores, é fixado um prazo para o FORNECEDOR os corrigir, após o qual se iniciará um novo procedimento de aceitação nos termos previstos no presente artigo.
9. Se a correção dos defeitos não for executada no prazo fixado, a ATLÂNTICOLINE pode optar pela correção dos referidos defeitos diretamente ou por intermédio de terceiro, sendo os custos imputados ao FORNECEDOR.

Artigo 19º- Garantia

1. O FORNECEDOR obriga-se a garantir a boa construção dos NAVIOS e de todos os seus pertences, bem como a boa qualidade dos materiais, artigos, máquinas e equipamentos empregues e instalados, durante 2 (dois) anos a contar da data da sua receção provisória.
2. O FORNECEDOR obriga-se a garantir as baterias principais a fornecer por um período mínimo de 4 (quatro) anos.
3. O FORNECEDOR obriga-se a realizar uma “inspeção submarina” aos NAVIOS no final do primeiro ano de garantia.
4. O FORNECEDOR obriga-se ainda a realizar uma “docagem de garantia” aos NAVIOS no final do segundo ano de garantia.
5. Durante o prazo da garantia, o FORNECEDOR obriga-se a proceder, a expensas suas, às reparações, modificações e substituições de materiais, artigos, máquinas e equipamentos e a executar todos os trabalhos de reparação de todos os defeitos causados por deficiências de execução ou dos materiais utilizados na construção dos NAVIOS ou que se mostrem indispensáveis para assegurar a perfeição e o uso normal dos NAVIOS e seus equipamentos.
6. As reparações, modificações e substituições referidas no número anterior deverão ser iniciadas imediatamente após notificação, por escrito, por parte da ATLÂNTICOLINE.
7. A correção de qualquer defeito ou a reparação de qualquer avaria será executada no mais curto prazo de tempo, o qual deve ser fixado na notificação por parte da ATLÂNTICOLINE.
8. Se o FORNECEDOR não respeitar o prazo referido no número anterior, a ATLÂNTICOLINE pode mandar fazer tais reparações, modificações ou substituições por conta do FORNECEDOR, notificando-o para proceder ao respetivo pagamento, sob pena de execução da caução prestada.
9. No caso de avaria em que os NAVIOS não possam alcançar o porto do estaleiro do FORNECEDOR, este custeará as despesas com a reparação, no local onde for possível efetuá-las.
10. As reparações urgentes necessárias para garantir a segurança ou a operacionalidade dos NAVIOS serão efetuadas no local adequado mais próximo, sendo o custo respetivo suportado pelo FORNECEDOR.
11. A ATLÂNTICOLINE não poderá reclamar do FORNECEDOR o custo da reparação de avarias cobertas pelo seguro.

12. O FORNECEDOR terá o direito de investigar e apurar, nos próprios NAVIOS, através de um seu representante a validade de qualquer reclamação feita pela ATLÂNTICOLINE ao abrigo deste artigo.
13. O prazo de garantia referido no n.º 1 considera-se automaticamente interrompido, com a notificação da ATLÂNTICOLINE prevista no n.º 4, iniciando-se novo prazo de 2 (dois) anos, após a correção do defeito ou a reparação da avaria.
14. Quando as correções abrangidas pela garantia impliquem a substituição integral de qualquer equipamento, o FORNECEDOR fica obrigado a uma garantia por um período mínimo de 2 (dois) anos, contada desde a montagem dos novos equipamentos.

Artigo 20º- Garantia do fornecimento de sobresselentes e manutenção

1. A garantia de fornecimentos de sobresselentes e de manutenção para os artigos, máquinas e equipamentos fornecidos pelo FORNECEDOR, que não sejam fabricados por este, será a que o FORNECEDOR obtiver dos respetivos fabricantes ou fornecedores, desde que não seja inferior a 10 anos, comprometendo-se o FORNECEDOR a conseguir as melhores condições e a submetê-las a aprovação da ATLÂNTICOLINE, antes de a encomenda ser efetuada.
2. Sempre que motivos de evolução tecnológica o justifiquem, o FORNECEDOR poderá substituir algumas das peças de reserva e sobressalentes inicialmente previstas por outras sucedâneas, desde que as mesmas sejam diretamente montáveis no lugar das substituídas e cumpram a mesma função.

Artigo 21º- Receção Definitiva

1. Sem prejuízo do disposto no número seguinte, a receção definitiva dos bens integrados no FORNECIMENTO objeto do CONTRATO é notificada, por escrito, ao FORNECEDOR, após a verificação de que todos os bens satisfazem integralmente as condições do presente Caderno de Encargos, do CONTRATO e da proposta adjudicada.
2. A receção definitiva presume-se verificada se a ATLÂNTICOLINE não emitir, no prazo de 60 dias a contar do termo do prazo de garantia, declaração em sentido contrário, com especificação dos defeitos de que padeçam os bens fornecidos.

CAPÍTULO VI - PAGAMENTO DO PREÇO

Artigo 22º- Preço Base

1. O presente procedimento tem um preço base de € 30.500.000,00 (trinta milhões e quinhentos mil euros), para os dois navios, não podendo o preço unitário de cada navio exceder os € 15.250.000,00 (quinze milhões e duzentos e cinquenta mil euros).
2. Os preços referidos nos números anteriores não incluem o montante relativo ao imposto sobre o valor acrescentado.
3. Por preço base entende-se o preço máximo que a entidade adjudicante se dispõe a pagar pela execução de todas as prestações que constituem o objeto do contrato a celebrar.
4. O preço contratual será o que constar da proposta adjudicada, que não pode, em qualquer caso, exceder o preço base nos termos previstos no presente artigo.
5. O preço referido no número anterior inclui todos os custos, encargos e despesas inerentes à execução do Contrato, cuja responsabilidade não esteja expressamente atribuída à ATLÂNTICOLINE.

Artigo 23º- Plano e condições de pagamento

1. O pagamento do preço global do FORNECIMENTO será efetuado da seguinte forma:
 - a) 5% do valor total da proposta do FORNECEDOR, após a produção de efeitos do CONTRATO;
 - b) 7,5% do total da proposta do FORNECEDOR, aquando do assentamento do primeiro bloco do Navio 1 na doca;
 - c) 7,5% do total da proposta do FORNECEDOR, aquando do assentamento do primeiro bloco do Navio 2 na doca;
 - d) 7,5% do total da proposta do FORNECEDOR, aquando da montagem, no navio, dos equipamentos Azipods para o Navio 1;
 - e) 7,5% do total da proposta do FORNECEDOR, aquando da montagem, no navio, dos equipamentos Azipods para o Navio 2;
 - f) 5% do total da proposta do FORNECEDOR, aquando do fecho do casco do Navio 1;
 - g) 5% do total da proposta do FORNECEDOR, aquando do fecho do casco do Navio 2;
 - h) 7,5% do total da proposta do FORNECEDOR, aquando do lançamento do Navio 1 à água;
 - i) 7,5% do total da proposta do FORNECEDOR, aquando do lançamento do Navio 2 à água;
 - j) 10% do total da proposta do FORNECEDOR, com o Navio 1 pronto a flutuar, após conclusão das provas de mar;

- k) 10% do total da proposta do FORNECEDOR, com o Navio 2 pronto a flutuar, após conclusão das provas de mar;
 - l) 10% do total da proposta do FORNECEDOR, aquando da entrega e receção provisória do NAVIO 1.
 - m) 10% do total da proposta do FORNECEDOR, aquando da entrega e receção provisória do NAVIO 2.
2. Com exceção das duas últimas prestações, os pagamentos referidos no número anterior consideram-se adiantamentos por conta dos NAVIOS a fornecer, dependendo, como tal, a sua efetivação da prestação de uma caução ou garantia bancária de igual valor, à primeira solicitação, conforme modelo constante do anexo IV do presente Caderno de Encargos.
 3. Com exclusão do primeiro pagamento previsto no n.º 1, o FORNECEDOR deve avisar a ATLÂNTICOLINE, mediante carta registada com aviso de receção e com uma antecedência mínima de 20 (vinte) dias, da data em que se vencerão as prestações.
 4. Antes de cada pagamento previsto no n.º 1, o FORNECEDOR deverá remeter à ATLÂNTICOLINE a correspondente fatura.
 5. No caso da primeira prestação, a fatura deverá ser acompanhada do comprovativo da prestação da caução exigida, constituindo a apresentação desse documento requisito prévio da sua liquidação.
 6. No caso das prestações referidas nas alíneas b) a k) do n.º 1, as respetivas faturas deverão ser acompanhadas do comprovativo da prestação da caução exigida e do comprovativo da verificação do facto que constitui o seu pressuposto, emitido pelos delegados incumbidos da fiscalização, constituindo a apresentação desses documentos requisito prévio da sua liquidação.
 7. As faturas apresentadas para pagamento consideram-se aceites, se nada for dito em contrário, no prazo de 20 (vinte) dias a contar da sua receção.
 8. Desde que verificadas todas as condições previstas nos números anteriores e no prazo de 30 (trinta) dias após o decurso do prazo previsto no número anterior, sem que a ATLÂNTICOLINE tenha deduzido reclamação, ou da aceitação expressa da fatura remetida pelo FORNECEDOR, a ATLÂNTICOLINE procede ao seu pagamento, devendo o FORNECEDOR, no prazo de 5 (cinco) dias emitir e remeter o correspondente recibo.
 9. As cauções por adiantamentos serão totalmente liberadas aquando da receção provisória dos NAVIOS.

10. O atraso em um ou mais pagamentos não provoca o vencimento dos restantes.

CAPÍTULO VII - ENCARGOS

Artigo 24º- Encargos com o CONTRATO

As despesas inerentes à celebração do CONTRATO são da responsabilidade do FORNECEDOR.

Artigo 25º- Licenças, marcas de fabrico ou de comércio e desenhos registados

1. São da responsabilidade exclusiva do FORNECEDOR os encargos e responsabilidades decorrentes da utilização de elementos de construção, de hardware, de software, de sistemas, de processos ou de outros a que respeitem quaisquer patentes, licenças, marcas, modelos de utilidade, nomes, desenhos registados e outros direitos de propriedade industrial, intelectual ou conexos.
2. A responsabilidade do FORNECEDOR abrangerá, além de eventuais indemnizações, todas as despesas judiciais e extrajudiciais e ainda o ressarcimento de eventuais prejuízos e lucros cessantes que a ATLÂNTICOLINE possa vir a sofrer pela utilização indevida de qualquer um dos elementos referidos no número anterior.

Artigo 26º- Acidentes pessoais

1. É da responsabilidade do FORNECEDOR a cobertura de quaisquer riscos e a compensação de quaisquer danos sofridos pelo seu pessoal, ou pelo pessoal dos seus subcontratados ou auxiliares, bem como a cobertura de quaisquer riscos e a compensação de quaisquer danos sofridos por terceiros até à receção final dos NAVIOS ou após esta, desde que no contexto de ações de formação realizadas fora do território português.
2. O FORNECEDOR celebrará à sua custa contratos de seguro de acidentes que cubram os riscos de morte ou lesão pessoal, por causas que a si lhe sejam imputáveis, dos delegados incumbidos da fiscalização, bem como de outras pessoas indicadas pela ATLÂNTICOLINE, que participem em quaisquer provas, testes e experiências ou ações de formação.
3. A ATLÂNTICOLINE poderá, quando entender conveniente, exigir prova documental da celebração dos contratos de seguro de acidentes referidos no número anterior, devendo o FORNECEDOR fornecê-la no prazo de 7 (sete) dias.
4. Os seguros de acidentes pessoais cobrirão quaisquer acidentes ocorridos nas instalações do FORNECEDOR, dos seus subcontratados ou auxiliares, nas deslocações entre essas instalações, nos NAVIOS, onde quer que estes se encontrem, nas viagens, iniciadas no

local de funcionamento da delegação incumbida da fiscalização ou no local de alojamento das pessoas abrangidas, em direção às instalações do FORNECEDOR ou dos seus subcontratados, auxiliares, e nas viagens de regresso dessas instalações àquele local de funcionamento ou de alojamento, bem como os acidentes causados pelos NAVIOS, ainda que os sinistrados não se encontrassem no seu interior.

5. Os seguros de acidentes pessoais cobrirão ainda os restantes acidentes ocorridos durante o exercício das competências dos delegados incumbidos da fiscalização e acompanhamento no país ou nos países em que o FORNECEDOR ou os seus subcontratados ou auxiliares tenham instalações.
6. Os seguros de acidentes pessoais devem permitir indemnizações individuais máximas no valor de 1.000.000,00€ (um milhão de euros).
7. Os seguros de acidentes pessoais permitirão que as indemnizações sejam pagas aos sinistrados ou, em caso de morte, a quem prove ter a elas direito, nos termos do Código Civil ou de outras disposições legais aplicáveis.
8. As obrigações do FORNECEDOR previstas na presente cláusula podem ser cumpridas em sua substituição pelos seus subcontratados ou auxiliares.

Artigo 27º- Licenças de importação e exportação

1. O FORNECEDOR obriga-se a proceder à realização de todas as diligências necessárias ou convenientes à obtenção de quaisquer licenças de exportação e de importação que se possam revelar necessárias à execução do CONTRATO.
2. Os encargos decorrentes do previsto no número anterior são da responsabilidade do FORNECEDOR.
3. No caso de se revelar necessário, a ATLÂNTICOLINE fornecerá ao FORNECEDOR o certificado de utilizador final (*end uses certificate*) e prestar-lhe-á todas as informações relevantes.

CAPÍTULO VIII - CESSÃO DA POSIÇÃO CONTRATUAL, INCUMPRIMENTO DO CONTRATO E SUAS CONSEQUÊNCIAS E DIREITO DE RESOLUÇÃO

Artigo 28º- Cessão da posição contratual e subcontratação

A cessão, total ou parcial, da posição contratual do FORNECEDOR, a substituição e/ou adição de quaisquer fabricantes aos mencionados na sua proposta depende da autorização, por

escrito, da ATLÂNTICOLINE, sendo aplicável o disposto no Código dos Contratos Públicos relativamente à cessão da posição contratual e subcontratação.

Artigo 29º- Responsabilidade civil

1. O FORNECEDOR é o único responsável perante a ATLÂNTICOLINE pelo integral cumprimento das obrigações decorrentes do CONTRATO.
2. O FORNECEDOR responde pelos danos que, em razão do incumprimento culposo das obrigações a que estiver contratualmente obrigado, causar à ATLÂNTICOLINE ou a terceiros.
3. O FORNECEDOR responde perante a ATLÂNTICOLINE pelos danos causados pelos atos e omissões de terceiros a que tenha recorrido, seja a que título for, no âmbito do cumprimento de obrigações emergentes do CONTRATO, como se tais atos ou omissões fossem praticados por aquele.
4. O FORNECEDOR responde por todos os danos provocados à ATLÂNTICOLINE e/ou terceiros, pelos erros e omissões dos projetos de construção, obrigando-se a efetuar, a expensas suas, todas as alterações e modificações necessárias à sua correção.
5. O FORNECEDOR responde ainda pelos danos diretos causados à ATLÂNTICOLINE, bem como pelos danos causados aos seus agentes ou a terceiros, causados por acidentes ocorridos durante o prazo de garantia, desde que, comprovadamente, resultem de deficiências na construção, na montagem ou nos materiais utilizados, sem que possa invocar erros de conceção ou deficiências de fabrico, execução ou falta de cumprimento por parte de terceiros.
6. Se em consequência dos acidentes referidos no número anterior, a ATLÂNTICOLINE tiver de indemnizar os seus agentes ou terceiros, será essa responsabilidade transferida para o FORNECEDOR.
7. Se a ATLÂNTICOLINE tiver de assumir a indemnização de prejuízos que, nos termos do CONTRATO, são da responsabilidade do FORNECEDOR, este indemnizá-la-á de todas as despesas que, por esse facto e seja a que título for, tiver de suportar, assistindo ainda à ATLÂNTICOLINE o direito de regresso das quantias pagas, podendo, para o efeito, recorrer à compensação efetivada mediante dedução dos respetivos montantes nos pagamentos a efetuar.
8. Se a obrigação de indemnizar não estiver claramente estabelecida, a ATLÂNTICOLINE obriga-se a consultar o FORNECEDOR antes de proceder a qualquer pagamento.

Artigo 30º- Seguros

1. Para cobertura dos riscos referidos no artigo anterior, o FORNECEDOR obriga-se a celebrar, a expensas suas, contrato(s) de seguro(s) adequado(s), contra todos os riscos, em seu nome e da ATLÂNTICOLINE, por forma a que ambos fiquem a coberto, durante o período de construção e durante o prazo de garantia, contra todas as perdas ou prejuízos resultantes de causa que ocorra durante aqueles períodos.
2. O FORNECEDOR obriga-se a manter seguras as embarcações e todos os materiais e artefactos a elas destinados, devendo o contrato de seguro ser celebrado de acordo com as cláusulas habituais do “Builder's Risks” do “Institute of London Underwriters”, e abranger, nomeadamente:
 - a) A ocorrência de quaisquer acidentes, nomeadamente marítimos, decorrentes da conceção incorreta dos equipamentos, de defeitos dos materiais ou de fabrico e montagem que sejam detetados antes de decorrido fim do prazo de garantia;
 - b) Perdas ou danos causados à ATLÂNTICOLINE ou aos seus agentes e a terceiros em geral, designadamente provocados pelas embarcações, cuja responsabilidade seja imputável, no todo ou em parte, ao FORNECEDOR e quando a responsabilidade não possa ser exclusivamente imputada à primeira;
 - c) Perdas ou danos, nomeadamente roubo e incêndio, ocorridos durante a armazenagem e o transporte dos materiais e equipamentos até à entrega das embarcações nas instalações da ATLÂNTICOLINE.
3. Antes da elaboração dos Contratos de seguros a que se refere o presente artigo, o FORNECEDOR deverá submeter à aprovação da ATLÂNTICOLINE o nome da entidade seguradora e a respetiva apólice.
4. O FORNECEDOR obriga-se a entregar à ATLÂNTICOLINE uma cópia dos contratos de seguros referidos nos números anteriores, no prazo máximo de 15 (quinze) dias a contar da celebração dos contratos, e a exhibir, sempre que tal lhe seja solicitado, o comprovativo dos pagamentos atempados dos respetivos prémios.
5. No caso de sinistro ou de prejuízos causados por qualquer causa, mesmo que motivados por casos fortuitos ou de força maior, durante a construção e até à receção provisória dos NAVIOS, o FORNECEDOR obriga-se a proceder à sua reparação ou à construção de novo(s) Navio(s) idêntico(s) ao(s) contratado(s), consoante a natureza ou extensão dos prejuízos, tendo, para tanto, direito ao recebimento da indemnização paga pela entidade seguradora.

6. O recebimento daquela indemnização implica, para o FORNECEDOR, a obrigação de cumprir o CONTRATO tal como se não tivesse ocorrido qualquer sinistro, salvo, eventualmente, no que respeita ao prazo do FORNECIMENTO.
7. Qualquer dedução efetuada a título de franquia, em caso de sinistro indemnizável, será da conta do FORNECEDOR.
8. Se o FORNECEDOR não tiver contratado, pago ou atualizado os seguros referidos nos números anteriores, poderá a ATLÂNTICOLINE resolver o CONTRATO ou, em alternativa, mandar efetuá-lo e mantê-lo, pagando os prémios que forem devidos e deduzindo as correspondentes quantias aos pagamentos devidos ao FORNECEDOR.
9. Os encargos referentes aos seguros previstos nos números anteriores são da exclusiva responsabilidade do FORNECEDOR.
10. A celebração de contratos de seguro a que esta cláusula se refere ou o exercício das posições jurídicas deles resultantes não eximem o FORNECEDOR do pagamento de quaisquer penalidades ou indemnizações que, nos termos legais ou contratuais, lhe incumba satisfazer.

Artigo 31º- Sanções Pecuniárias

1. Por cada dia de mora na entrega de cada NAVIO, a ATLÂNTICOLINE tem direito a exigir ao FORNECEDOR o pagamento de uma sanção pecuniária, calculada do seguinte modo e sequencialmente no tempo:
 - a) Nos primeiros 31 dias: €4.919,35 (quatro mil, novecentos e dezanove euros e trinta e cinco cêntimos) por dia, por navio;
 - b) Nos 31 dias seguintes: €9.838,71 (nove mil, oitocentos e trinta e oito euros e setenta e um cêntimos) por dia, por navio;
 - c) Nos 30 dias seguintes: €35.583,33 (trinta e cinco mil e quinhentos e oitenta e três euros e trinta e três cêntimos) por dia, por navio;
 - d) Nos 31 dias seguintes: €49.193,55 (quarenta e nove mil, cento e noventa e três euros e cinquenta e cinco cêntimos) por dia, por navio.
2. Se, nas condições de provas de velocidade, algum NAVIO não se deslocar à velocidade de serviço de 96,6% de MCR, em condições de nível 3 da escala *Beaufort*, especificada na proposta do FORNECEDOR, este pagará à ATLÂNTICOLINE uma sanção pecuniária correspondente a:

- a) €100.000,00 (cem mil euros) por navio por cada décimo de nó ou fração a menos, entre a velocidade constante da proposta e a velocidade mínima definida na MEMÓRIA DESCRITIVA DE REFERÊNCIA.
 - b) €350.000,00 (trezentos e cinquenta mil euros) por navio por cada décimo de nó ou fração a menos, do que a velocidade mínima definida na MEMÓRIA DESCRITIVA DE REFERÊNCIA.
3. Se a velocidade de serviço de 96,6% de MCR, em condições de nível 3 da escala *Beaufort*, for inferior à especificada na proposta do FORNECEDOR, sem prejuízo do direito à resolução ou redução do CONTRATO, a ATLÂNTICOLINE terá o direito de recusar a receção do Navio até que a deficiência esteja devidamente corrigida.
 4. Caso a recusa na receção do navio, nos termos do número anterior, implique o incumprimento dos prazos de fornecimento, o FORNECEDOR fica sujeito às sanções pecuniárias de mora na entrega do Navio, nos termos previstos no n.º 1 da presente cláusula.
 5. Se algum NAVIO apresentar uma capacidade de transporte de passageiros inferior à definida nos projetos de construção dos NAVIOS, aprovados das competentes Autoridades Marítimas Portuguesas e Sociedade de Classificação antes de iniciada as respetivas construções, o FORNECEDOR pagará à ATLÂNTICOLINE uma sanção pecuniária correspondente a €7.500,00 (sete mil e quinhentos euros) por cada passageiro a menos e por cada NAVIO.
 6. Se algum NAVIO apresentar uma capacidade de transporte de viaturas inferior à definida nos projetos de construção dos NAVIOS, aprovados das competentes Autoridades Marítimas Portuguesas e Sociedade de Classificação antes de iniciada as respetivas construções, o FORNECEDOR pagará à ATLÂNTICOLINE uma sanção pecuniária correspondente a €100.000,00 (cem mil euros) por cada viatura a menos e por cada NAVIO
 7. O FORNECEDOR ficará sujeito às sanções pecuniárias referidas no n.º 1 se, por deficiências ou avarias que lhe sejam diretamente imputáveis, os NAVIOS ficarem imobilizados dentro do período de garantia.
 8. As sanções pecuniárias referidas nos n.ºs 1 a 7 são cumulativas.
 9. Pelo incumprimento das restantes obrigações previstas no presente Caderno de Encargos, o FORNECEDOR fica obrigado ao pagamento de uma sanção pecuniária no

montante de €4.000,00 (quatro mil euros) por dia e por cada navio, salvo casos de força maior não imputáveis ao FORNECEDOR, devidamente comprovados.

10. O montante total a pagar pelo FORNECEDOR a título de penalidades contratuais não deverá exceder o valor correspondente a 20% (vinte por cento) do valor global do CONTRATO, sem prejuízo do disposto no n.º 3 do artigo 329º do Código dos Contratos Públicos.
11. Sempre que um facto dê origem ao pagamento de sanções pecuniárias e que possa originar a resolução do CONTRATO, a aplicação de sanções pecuniárias que sejam devidas por esse facto não prejudica as obrigações indemnizatórias decorrentes da resolução ou redução do CONTRATO.

Artigo 32º- Resolução do CONTRATO pela ATLÂNTICOLINE

1. Sem prejuízo das sanções pecuniárias aplicáveis e das indemnizações legais e contratuais devidas, a ATLÂNTICOLINE pode resolver ou reduzir o CONTRATO quando se verifique alguma das seguintes circunstâncias, além das previstas na lei:
 - a) Se, em provas de mar, a velocidade de serviço de 96,6% de MCR da embarcação, em condições de nível 3 da escala *Beaufort*, for inferior em mais de 0,5 nó à velocidade de serviço de 96,6% de MCR, em condições de nível 3 da escala Beaufort especificada na MEMÓRIA DESCRITIVA DE REFERÊNCIA anexa ao presente Caderno de Encargos;
 - b) Atraso superior a 30 dias na entrega dos NAVIOS;
 - c) Capacidade de transporte de passageiros inferior, em mais de 10 passageiros, à definida nos projetos de construção dos NAVIOS, aprovados pelas competentes Autoridades Marítimas Portuguesas e Sociedade de Classificação antes de iniciada as respetivas construções;
 - d) Capacidade de transporte de viaturas inferior à definida nos projetos de construção dos NAVIOS, aprovados pelas competentes Autoridades Marítimas Portuguesas e Sociedade de Classificação antes de iniciada as respetivas construções.
 - e) Níveis de Ruído e Vibração superiores aos limites máximos definidos na MEMÓRIA DESCRITIVA DE REFERÊNCIA;
 - f) O valor do somatório das sanções pecuniárias previstas nos n.ºs 1 a 7 do artigo anterior for superior a 20% do preço contratual;
 - g) Fraude quanto à natureza, qualidade e quantidade da aparelhagem e/ou dos equipamentos, peças e demais materiais;

- h) O FORNECEDOR proceda à cessão da posição contratual ou à contratação de novos fornecedores, sem autorização da ATLÂNTICOLINE para o efeito;
 - i) Se verificar qualquer tentativa, ainda que gorada, de frustrar, por qualquer meio, a caução prevista no artigo 36º;
 - j) O FORNECEDOR em mora não realize a prestação no prazo que lhe haja sido razoavelmente fixado pela ATLÂNTICOLINE;
 - k) O FORNECEDOR incumpra de forma grave ou reiterada qualquer das obrigações previstas no Caderno de Encargos ou no próprio CONTRATO;
 - l) O FORNECEDOR seja declarado interdito, inabilitado ou insolvente;
 - m) No caso previsto no n.º 8 do artigo 30º;
 - n) Se torne inviável o cumprimento das metas do PRR, com consequente perda do respetivo financiamento, em resultado da falta de entrega dos navios até ao limite do prazo contratualmente previsto, por causa não imputável à ATLÂNTICOLINE.
 - o) Ocorra caso de força maior impeditivo de posterior execução do CONTRATO em tempo julgado útil pela ATLÂNTICOLINE.
2. Sem prejuízo do direito à audiência prévia, a resolução do CONTRATO será comunicada ao FORNECEDOR por carta registada com aviso de receção e produzirá efeitos a partir da data da sua receção.
 3. Sem prejuízo do direito às sanções pecuniárias em caso de mora na entrega do Navio, nos termos previstos no n.º 1 da cláusula anterior, do direito à resolução ou redução do CONTRATO, a ATLÂNTICOLINE terá o direito de recusar a receção do Navio até que níveis de ruído e vibração, previstos na alínea e) do n.º 1, sejam atingidos.
 4. Nas situações previstas nas alíneas a) a h) do número um, a ATLÂNTICOLINE poderá optar, em alternativa à resolução do CONTRATO, pela aplicação de uma cláusula penal correspondente a 10% do valor global do CONTRATO.
 5. A resolução do CONTRATO, nos termos das alíneas a) a n) do n.º 1 determina a restituição de todos os pagamentos já efetuados pela ATLÂNTICOLINE, acrescidos de juros calculados à taxa legal, a contar da data em que tais importâncias tenham sido pagas.
 6. Caso as circunstâncias previstas nas alíneas a) a g) do n.º 1 se verifiquem apenas quanto a um dos NAVIOS, a ATLÂNTICOLINE poderá livre e unilateralmente, se assim entender ser da sua conveniência, reduzir o objeto do CONTRATO ao fornecimento apenas do Navio que cumpra os requisitos e características mínimas definidas nas MEMÓRIA

DESCRIPTIVA DE REFERÊNCIA, sem prejuízo da aplicação de penalidades que eventualmente recaia sobre o fornecimento deste Navio, nos termos do artigo anterior.

7. A resolução do CONTRATO, nos termos das alíneas a) a n) do número 1, por incumprimento do FORNECEDOR, confere à ATLÂNTICOLINE o direito a uma cláusula penal correspondente a 30% do valor do CONTRATO ou de 20% do valor do valor do CONTRATO, caso a ATLÂNTICOLINE opte apenas pela redução do CONTRATO, nos termos do número anterior.
8. Ao valor da sanção pecuniária prevista no número anterior são deduzidas as importâncias pagas pelo FORNECEDOR ao abrigo das penalidades eventualmente aplicadas em relação ao Navio rejeitado, nos termos do artigo anterior.
9. O valor previsto no n.º 7 não obsta a que a ATLÂNTICOLINE exija uma indemnização pelo dano excedente. No caso de resolução ou redução do CONTRATO e uma vez liquidadas as importâncias referidas nos n.ºs 5 a 9 do presente artigo, o(s) NAVIO(S) permanecerão na propriedade do FORNECEDOR.
10. Sempre que um facto dê origem ao pagamento de penalidades e que possa originar a resolução ou redução do mesmo, a aplicação de penalidades que sejam devidas por esse facto não prejudica as obrigações indemnizatórias decorrentes da resolução ou redução.

Artigo 33º- Direito de retenção

A ATLÂNTICOLINE goza de direito de retenção sobre os NAVIOS pelos danos causados pelo incumprimento do CONTRATO por parte do FORNECEDOR ou para garantia da indemnização referida no n.º 8 do artigo anterior.

Artigo 34º- Resolução do CONTRATO pelo FORNECEDOR

1. O FORNECEDOR apenas pode resolver o CONTRATO nas situações previstas no artigo 333.º, n.º 1, do CCP.
2. O direito de resolução é exercido por via judicial ou mediante recurso a arbitragem, exceto nos casos previstos na alínea c) d n.º 1 do artigo 333.º do CCP, em que direito de resolução pode ser exercido mediante declaração ao contraente público, produzindo efeitos 30 dias após a receção dessa declaração, salvo se o contraente público cumprir as obrigações em atraso nesse prazo, acrescidas dos juros de mora a que houver lugar.

CAPÍTULO IX - FORÇA MAIOR E CAUÇÃO

Artigo 35º- Força Maior

1. Para todos os efeitos, só serão consideradas de força maior as circunstâncias que impossibilitem o cumprimento por uma das partes, alheias ao seu controlo, que ela não pudesse conhecer ou prever na data da celebração do CONTRATO e cujos efeitos não lhe fosse razoavelmente exigível contornar ou evitar.
2. Os requisitos previstos no número anterior são cumulativos.
3. Podem constituir força maior, se verificarem os requisitos previstos no n.º 1 deste artigo, designadamente, tremores de terra, inundações, incêndios, epidemias, greves, embargos ou bloqueios internacionais, atos de guerra ou terrorismo, motins e determinações governamentais ou administrativas injuntivas.
4. Não constituem força maior, designadamente:
 - a) Circunstâncias que não constituam força maior para os subcontratados, auxiliares ou fornecedores do FORNECEDOR, na parte em que intervenham;
 - b) Greves ou conflitos laborais limitados às sociedades do FORNECEDOR ou a grupos de sociedades em que este se integre, bem como a sociedades ou grupos de sociedades dos seus subcontratados, auxiliares ou fornecedores;
 - c) Determinações governamentais, administrativas ou judiciais de natureza sancionatória ou de outra forma resultantes do incumprimento pelo FORNECEDOR de deveres ou ónus que sobre ele recaiam;
 - d) Manifestações populares devidas ao incumprimento pelo FORNECEDOR de normas legais;
 - e) Incêndios ou inundações com origem nas instalações do FORNECEDOR, dos seus subcontratados ou fornecedores cuja causa, propagação ou proporções não sejam determinadas ou se devam a culpa ou negligência suas ou ao incumprimento de normas de segurança;
 - f) Avarias nos sistemas informáticos ou mecânicos do FORNECEDOR que não devidas a sabotagem;
 - g) Eventos que devam estar ou estejam efetivamente cobertos pelos seguros.
5. A ocorrência de eventos que possam consubstanciar casos de força maior deve ser imediatamente comunicada e devidamente fundamentada à outra parte.
6. Sem prejuízo do direito de resolução que assiste à ATLÂNTICOLINE nos termos da lei e do presente Caderno de Encargos, a força maior determina a prorrogação dos prazos de

cumprimento das obrigações contratuais afetadas pelo período comprovadamente correspondente ao impedimento resultante da força maior.

Artigo 36º- Caução

1. A caução a prestar nos termos do artigo 18.º do Programa do Concurso garante o exato e pontual cumprimento das obrigações assumidas pelo FORNECEDOR.
2. A caução pode ser executada pela ATLÂNTICOLINE sem necessidade de prévia decisão judicial ou arbitral, para satisfação de quaisquer créditos resultantes de mora, cumprimento defeituoso, incumprimento definitivo pelo FORNECEDOR das obrigações contratuais ou legais, incluindo o pagamento de penalidades, ou para quaisquer outros efeitos especificamente previstos no CONTRATO ou na lei.
3. Cumpridas todas as obrigações contratuais por parte do FORNECEDOR, a ATLÂNTICOLINE promove a liberação da caução nos termos do disposto no artigo 295.º do CCP.
4. A resolução do CONTRATO não impede a execução da caução, quando para tal haja motivo.
5. A execução da caução não prejudica a instauração de eventual ação de indemnização, tendo em vista a reintegração dos prejuízos sofridos.
6. A execução parcial ou total da caução referida nos números anteriores constitui o FORNECEDOR na obrigação de proceder à sua reposição pelo valor existente antes dessa mesma execução, no prazo de 15 dias após a notificação da ATLÂNTICOLINE para esse efeito.

CAPÍTULO X - DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 37º- Interpretação do CONTRATO

Em caso de dúvida sobre a interpretação das regras aplicáveis a execução do CONTRATO, o FORNECEDOR deve solicitar por escrito o devido esclarecimento à ATLÂNTICOLINE.

Artigo 38º- Resolução de litígios

1. Quaisquer litígios relativos, designadamente, a interpretação, execução, incumprimento, invalidade ou resolução do CONTRATO serão dirimidos por arbitragem, devendo ser observadas as seguintes regras:
 - a) O Tribunal Arbitral será composto por três árbitros, devendo o árbitro-presidente ter nacionalidade portuguesa;

- b) A ATLÂNTICOLINE designará um árbitro, o FORNECEDOR designará um outro árbitro e o terceiro, que presidirá, será escolhido pelos dois designados;
 - c) Nomeado o árbitro, por uma das partes e notificada essa nomeação, por carta registada, a outra parte, fica esta obrigada a nomear o seu, no prazo de 15 (quinze) dias a contar da receção de tal notificação; se o não fizer, a nomeação competirá à Associação Comercial de Lisboa;
 - d) No caso de os árbitros designados pelas partes não acordarem na escolha do árbitro-presidente, deverá este ser designado pela Associação Comercial de Lisboa tendo em conta a natureza do litígio e com respeito pela parte final da alínea a).
- 2. Qualquer dos sujeitos das relações contratuais pode requerer arbitragem prévia, designadamente com vista a obtenção de decisão declarativa de questões de interpretação, execução, incumprimento, resolução ou redução do CONTRATO.
 - 3. No âmbito do CONTRATO, os litígios de natureza eminentemente técnica podem ser resolvidos mediante recurso a arbitragem, sem necessidade de observância das regras definidas no n.º 1, caso haja acordo de ambas as partes.
 - 4. Para todas as restantes questões, procedimentos e decisões que impliquem a necessidade de intervenção da jurisdição comum, as partes expressamente aceitam que será competente o Tribunal Administrativo e Fiscal de Ponta Delgada, com expressa renúncia a qualquer outro.

Artigo 39º- Contagem de prazos

- 1. Salvo quando expressamente se disponha em contrário, os prazos previstos no presente CONTRATO são contínuos, correndo em sábados, domingos e dias feriados e não se suspendendo nem interrompendo em férias.
- 2. Os prazos previstos no presente CONTRATO que terminem em sábado, domingo ou dia feriado transferem-se para o primeiro dia útil seguinte.

Artigo 40º- Legislação aplicável e língua do CONTRATO

O CONTRATO será redigido em língua portuguesa e regulado pela lei portuguesa.

Artigo 41º- Comunicações

Para efeitos de quaisquer comunicações a efetuar, os endereços legais das partes são os que vierem a ser indicados no CONTRATO.

Artigo 42º- Produção de efeitos

O CONTRATO produz efeitos a partir da data da comunicação pela ATLÂNTICOLINE ao FORNECEDOR da emissão de visto prévio pelo Tribunal de Contas, o que deverá ocorrer no prazo de 5 (cinco) dias a contar do conhecimento, por parte da ATLÂNTICOLINE, da obtenção do visto prévio.

Caso o CONTRATO possa vir a produzir efeitos antes da emissão do visto prévio do Tribunal de Contas, deverá considerar-se que ele produz efeitos a partir da data da sua assinatura.

Anexo I – MEMÓRIA DESCRITIVA DE REFERÊNCIA

Anexo II – ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS DE TESTES, ENSAIOS E SIMULAÇÕES

1. Provas de resistência e propulsão com modelo do navio em Laboratórios de Hidrodinâmica

Deverão ser efetuados um conjunto de provas de resistência e de autopropulsão com o modelo do navio e testes de comportamento no mar “Seakeeping” em tanque e ensaio, de modo a aferir e otimizar as características associadas à resistência do casco e seu comportamento no mar durante a fase de desenvolvimento do projeto no início da construção.

A definição das formas finais da carena e dos seus apêndices deverá ser efetuada pelo Laboratório Hidrodinâmico, antes da construção do modelo e da realização das referidas provas.

As provas a realizar com o modelo dos navios devem incluir no mínimo:

1. Revisão das formas finais da carena e dos seus apêndices;
2. Prova de resistência da carena sem apêndices para uma imersão e para velocidades compreendidas entre os 9 e 16 nós;
3. Provas para determinação das linhas de corrente “stream-line test” para otimização dos apêndices de carena efetuados por meio de análise numérica ou por testes de observação de escoamento no modelo;
4. Prova de resistência de carena com apêndices para duas condições de imersão e para velocidades entre 9 e 16 nós;
5. Medição do campo de esteira a dois regimes de velocidade e para duas condições de imersão;
6. Provas de autopropulsão com hélice de stock para duas condições de imersão e para velocidades entre 9 e 16 nós;
7. Provas de comportamento no mar, com análise de resposta do navio a movimentos nos 360 graus, para três alturas de onda a quatro regimes de velocidade diferentes e para uma condição de carga do navio.
8. Prova de comportamento no mar do navio que com uma altura de onda extrema, incluindo o efeito de *broaching*.

9. Provas de comportamento no mar do navio com ondulação por través a análise do balanço, testes dos estabilizadores de balanço com ondulação de través e teste de efeito de espelhos líquidos sobre o convés principal.

Deverão ser fornecidos relatórios formais das provas realizadas, acompanhados por fotos e vídeos dos testes de resistência e de comportamento no mar.

As provas do modelo do navio deverão ser efetuadas em Laboratório Hidrodinâmico reconhecido e com experiência em navios do tamanho e do tipo ao proposto nestes procedimentos. As provas deverão ser efetuadas após o término da fase inicial de projeto e antes do início da construção.

Conjunto de provas a efetuar assim como a escolha do Laboratório Hidrodinâmico deverão ser acordados com a Atlânticoline.

2. Testes e Provas – Geral

Todas as inspeções, testes e provas da construção, aprestamento e equipamento do navio deverão ser realizados de acordo com os requisitos da Sociedade Classificadora e da Autoridade Marítima Nacional conforme especificado neste documento.

Todas as inspeções, testes e provas são da responsabilidade do Fornecedor, incluindo providenciar o equipamento para as provas, calibrar os instrumentos, registrar todos os resultados obtidos nas provas e efetuar o respectivo relatório.

A construção, operação e desempenho do navio e dos seus equipamentos e sistemas devem ser inspecionados e testados na presença da Atlânticoline ou do seu representante e deverão cumprir com o estipulado neste documento.

Deverá ser submetido para aprovação da Atlânticoline um plano de inspeções, testes e provas, no prazo de 30 dias a contar da assinatura do Contrato.

A Atlânticoline será informada, de acordo com um procedimento acordado, das datas, horas e locais de todas as inspeções, testes e provas com 15 dias de antecedência da sua realização. Após a finalização de uma prova, todo o equipamento ou sistema que tenha apresentado resultados insatisfatórios deverá ser aberto para inspeção se a Atlânticoline assim o entender. Os componentes ou sistemas deverão ser minuciosamente inspecionados, novamente montados e testados de modo que se obtenham desempenhos aceitáveis pela Atlânticoline.

O Fornecedor é o responsável por assegurar toda a manutenção dos equipamentos utilizados durante as provas e assegurar a existência de peças sobressalentes necessárias para garantir o funcionamento e a realização das provas.

2.1. Inspeções e Testes – Casco

O casco e a superestrutura deverão ser inspecionados e efetuados testes quanto à estanquidade, onde necessário, de modo a satisfazer os requisitos da Sociedade Classificadora e da Atlânticoline, antes da pintura do compartimento em questão.

Todo o equipamento e meios de elevação (incluindo os olhais e pontos de fixação) deverão ser testados e certificados devendo os respetivos documentos ser entregues.

2.2. Testes – Empreiteiros

Deverão ser efetuados testes aos equipamentos de propulsão, gestão de energia, combate a incêndios, meios de salvamento, grupos de baterias, bombas, quadros elétricos, etc., aquando da sua aquisição, de modo a satisfazer os requisitos da Sociedade Classificadora, da Autoridade Marítima Nacional (DGRM) e da Atlânticoline. A DGRM e o armador deverão ser convidados, com 15 dias de antecedência, para assistir aos testes. Os encargos das deslocações da Atlânticoline para assistir aos testes serão da responsabilidade da Atlânticoline.

2.3. Prova de Estabilidade

Com a construção do navio terminada ou próximo de o estar, a prova de estabilidade será realizada em conformidade com os requisitos da DGRM/ Sociedade Classificadora.

A prova deverá ser realizada em condições de meteorologia adequadas e com o navio numa condição de carga aprovada.

A prova será realizada com a presença da Sociedade Classificadora, DGRM e Atlânticoline.

2.4. Provas ao Cais- Fornecedor

Após a conclusão do sistema elétrico, da instalação do sistema propulsor e dos restantes sistemas e equipamentos do navio, deverão ser efetuadas provas ao cais, nas quais serão testados todos equipamentos de modo a comprovar o seu correto funcionamento. Toda a instalação elétrica deverá ser testada à carga máxima e em conformidade com os requisitos da DGRM/Sociedade Classificadora. Deverá ser também demonstrado o bom

funcionamento de todos os dispositivos dos sistemas de segurança, automatismos ou de controlo remoto.

O sistema de propulsão e o seu sistema de controlo deverão ser testados tanto em operação para vante, como para ré, ficando, no entanto, o teste sujeito a limitações impostas pelo Fornecedor.

Todos os sistemas estão sujeitos à inspeção e aprovação pelos representantes dos fabricantes de equipamentos e deverá ser formalizado por escrito a conformidade satisfatória com os requisitos dos fabricantes, antes de o navio iniciar as provas de mar.

As provas ao cais deverão ser realizadas na presença da Atlânticoline, Sociedade Classificadora, DGRM e pelos diversos técnicos dos fabricantes e representantes dos principais equipamentos e sistemas instalados a bordo.

Na eventualidade dos fabricantes não aprovarem a instalação do seu equipamento efetuada pelo Fornecedor, este último compromete-se a retificar a instalação de modo a satisfazer os desejos do fabricante, para que este possa certificar a instalação do seu equipamento, antes de se dar continuidade à realização de outras provas.

2.5. Provas de Mar – provas oficiais de desempenho

As provas de mar devem ser efetuadas com o navio numa condição previamente acordada e com o casco limpo, sendo a prova de estabilidade realizada na condição de máximo deslocamento.

As provas de mar devem ser efetuadas de acordo com os requisitos da Classe e da DGRM aplicáveis a estes navios e incluem no mínimo:

- Prova de endurance;
- Provas progressivas de velocidades a 5 configurações de potência distintas, incluindo a 90% e 100% da potência MCR sem estabilizadores em funcionamento;
- Provas progressivas de velocidades a 5 configurações de potência distintas, incluindo a 90% e 100% da potência MCR com estabilizadores em funcionamento;
- Provas dos impulsores de proa (um de cada vez e no fim em conjunto);
- Prova de manobrabilidade – a vante, a ré e em condição de emergência;
- Prova de raio de giração e manobrabilidade em avanço;
- Paragens de emergência (Crash Stops);
- Prova de fundear;
- Provas de acostagem;

- Calibração da agulha magnética.

A prova de velocidade consiste em duas corridas duplas, para cada um dos cinco regimes de potência, sendo que cada corrida dupla implica uma corrida numa rota, seguida de uma corrida na rota oposta, num percurso recíproco, de modo a poderem ser contabilizados os efeitos do vento, corrente e ondulação. Esta prova deverá ser conduzida de acordo com os procedimentos recomendados para *Measured Miles Trials* da ITTC (*International Towing Tank Conference*).

A agulha magnética do navio deverá ser calibrada com o auxílio de um calibrador de agulhas certificado e deverá ser fornecido o certificado de compensação e respetiva tabela de desvios magnéticos.

Medição dos níveis de ruído em conformidade com IMO *Code on Noise levels on board ships, resolution A.468 (XII)*, em todos os compartimentos, no mínimo em 5 regimes de potência, que devem incluir navio parado ao porto com máquinas em funcionamentos, navio em manobra de acostagem, navio à velocidade correspondente a 50%, 96,6% e 100% de MCR. Durante as provas de mar deverão encontrar-se a bordo do navio os representantes dos fabricantes das máquinas e dos diferentes equipamentos.

2.6. Provas- Manobrabilidade

As provas de manobrabilidade deverão ser efetuadas em conformidade com os requisitos da resolução da IMO MSC 137 (76) *Standards for Ship Manoeuvrability*.

As seguintes provas deverão ser conduzidas de acordo com requisitos referidos anteriormente e os resultados deverão ser afixados em local visível na ponte em formato aprovado de diagrama:

- Prova de raio de giração;
- Prova de Zig Zag;
- Prova de paragem de emergência;
- Marcha a ré.

Além das provas referidas anteriormente, deverão também ser executadas provas que demonstrem a manobrabilidade do navio a velocidades reduzidas durante as manobras de acostagem em condições de operação normal e na condição de falha do impulsor de proa. As condições de teste são as seguintes:

- Com Azipods e impulsor de proa completamente operacionais:
 - Manobra de acostagem ao cais

- Paragem de emergência
- Movimentos de deriva
- Rodar o navio sobre o seu próprio eixo

- Com o impulsor de proa inoperacional:
 - Manobra de acostagem ao cais
 - Rodar o navio sobre o seu próprio eixo

- Com um Azipod e o impulsor de proa inoperacionais:
 - Manobra de acostagem ao cais
 - Rodar o navio

2.7. Provas – Rampa de Popa

Deverão ser criadas condições no estaleiro do Fornecedor onde sejam simuladas as rampas portuárias dos Açores, nas condições de cotas de bordo livre da rampa entre a preia-mar e baixa-mar máximas existentes, de modo a verificar a adequabilidade do projeto e a operação da rampa e sistemas a ela associados e, registo do tempo de abertura e fecho.

As provas de funcionamento da rampa incluindo as manobras de acostagem devem ser realizadas sob responsabilidade do estaleiro na presença de um representante da Atlânticoline.

Anexo III – MODELO DE GARANTIA BANCÁRIA

GARANTIA BANCÁRIA

À ATLÂNTICOLINE, SA:

O [Banco], com sede em [morada], com o capital social de [capital social], pessoa coletiva número [número de identificação de pessoa coletiva], representado por [representante(s) e respetiva(s) identificação(ões)], vem prestar, por conta e a pedido de [nome do FORNECEDOR], com sede em [morada], como cocontratante do Contrato para a «AQUISIÇÃO DE DOIS NAVIOS ELÉCTRICOS PARA O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E VIATURAS PARA OPERAR NA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES », promovido pela ATLÂNTICOLINE, SA, garantia bancária autónoma, irrevogável, incondicional e à primeira solicitação, a favor da ATLÂNTICOLINE, SA, até ao valor de Euros [repetir por extenso], em caução do bom e pontual cumprimento por aquele das obrigações decorrentes do Caderno de Encargos, da Proposta apresentada e do Contrato.

Em consequência, este Banco constitui-se devedor e principal pagador em dinheiro, à ATLÂNTICOLINE, SA, até àquele valor sem quaisquer reservas, e para todos os efeitos legais, de todas e quaisquer importâncias que lhe venham a ser solicitadas por escrito pelo beneficiário, por uma ou mais vezes, à primeira solicitação e até um limite máximo de 48 horas a contar da solicitação, sem questionar da sua justeza, validade, legalidade ou conformidade com o disposto no processo do procedimento de ajuste direto e documentos a ele anexos, sem possibilidade de alegar qualquer exceção ou meio de defesa contra o Beneficiário que eventualmente pudesse invocar contra o Ordenante, sem possibilidade de recorrer a qualquer benefício de prévia excussão dos bens do Ordenante e sem dependência de qualquer autorização ou concordância do Ordenante.

Quaisquer pagamentos a efetuar por este Banco nos termos da presente Garantia serão processados no prazo máximo acima referido, através de transferência bancária ou qualquer outro meio de pagamento para o efeito especificado na comunicação escrita de solicitação de pagamento que seja efetuada pelo Beneficiário.

Esta garantia é de € (euros), e só será cancelada quando o Beneficiário nos comunicar por escrito que cessaram todas as obrigações do caucionado, decorrentes do acima especificado, o que deverá ser feito de acordo com o estabelecido no Caderno de Encargos do referido concurso.

Caso alguma das disposições da presente Garantia se torne ou venha a ser julgada nula, ilegal ou por qualquer forma inválida, tal nulidade, ilegalidade ou invalidade não afetará a validade e vigência das restantes disposições, com as adaptações que se revelarem necessárias.

[Local e data] [Assinatura]



NAVIOS E-FERRY

MEMÓRIA DESCRITIVA DE REFERÊNCIA

CONCURSO PÚBLICO INTERNACIONAL

**AQUISIÇÃO DE DOIS NAVIOS ELÉCTRICOS
PARA O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E VIATURAS
PARA OPERAR NA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES**

	e- i	
	Projeto	E-FERRY
	Relatório	ALINE-V07
	Data	30/10/2024

1.	SECÇÃO 100 – CONDIÇÕES GERAIS	1
1.1	Descrição	1
1.2	Dimensões	3
1.3	Performance.....	3
1.4	Sistema Propulsor	4
1.5	Autonomia	4
1.6	Perfil Operacional / Rotas e Horários.....	5
1.7	Porte e Capacidades.....	5
1.8	Estabilidade e peso	6
1.9	Mão-de-obra e Qualidade dos Materiais	6
1.10	Responsabilidade do Construtor	7
1.11	Unidades / Linguagem	7
1.12	Aço Inox	7
1.13	Local de construção e infraestruturas	7
1.14	Termos do Contrato	8
1.15	Ordens de Compra.....	9
1.16	Classificação	9
1.17	Registo.....	9
1.18	Certificação do Equipamento de Radiocomunicações	9
1.19	Arqueação.....	9
1.20	Outras Regras e Regulamentos.....	10
1.21	Data dos regulamentos	10
1.22	Certificados	10
1.23	Custos de classificação e de inspeção	11
1.24	Detalhes da Entrega	11
1.25	Local de Entrega	11
1.26	Seguro para viagem da entrega.....	11
1.27	Planos, Desenhos e Documentação	11
1.28	Desenhos - Geral	11
1.29	Planos de Produção.....	11

		e-	ii
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

1.30	Diagramas de Eletricidade	14
1.31	Planos “conforme construído” “ <i>As Fitted Plans</i> ”	14
1.32	Planos “conforme construído” - Casco	15
1.33	Planos “conforme construído” – Eletricidade e Máquinas	15
1.34	Planos – colocação em molduras	15
1.35	Instruções de emergência	16
1.36	Listas de Sobressalentes e Equipamentos	16
1.37	Caderno de Estabilidade e Relatório de Provas.....	16
1.38	Peso de navio leve e centros de gravidade.....	16
1.39	Cálculos de Estabilidade	17
1.40	Manuais de Instruções	17
1.41	Estrutura – Requisitos Gerais	17
1.42	Materiais de Construção	18
1.43	Materiais.....	18
1.44	Soldadura.....	18
1.45	Anteparas aligeiradas	19
1.46	Espaçamento entre Balizas.....	19
1.47	Escantilhões.....	19
1.48	Arranjo de Tanques.....	19
1.49	Aprestamento de Tanques - Geral	19
1.50	Estações de Descarga / Enchimento	20
1.51	Equipamento dos Tanques	21
1.52	Bujões de fundo	22
1.53	Tanques de água doce	22
1.54	Tanques do pique de vante e de duplo fundo	22
1.55	Tanque de armazenamento de óleo de lubrificação	22
1.56	Tanque de armazenamento de óleo hidráulico	23
1.57	Tanque de Águas Oleosas.....	23
1.58	Tanque de Óleos Usados.....	23
1.59	Tanques de águas Negras e águas Cinzentas	23

		e-	iii
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

1.60 Tanques de lastro	23
1.61 Estrutura do fundo.....	23
1.62 Quilha.....	23
1.63 Chapas do forro do fundo.....	23
1.64 Estrutura de Fundo	24
1.65 Estrutura Lateral.....	24
1.66 Forro do Costado	24
1.67 Reforços de Costado	25
1.68 Forro	25
1.69 Forro na Zona de Proa	25
1.70 Forro do Costado e Fundo	25
1.71 Estrutura do Convés Principal.....	25
1.72 Carga de Projeto para o Convés.....	25
1.73 Chapa de convés	25
1.74 Reforços do Convés.....	25
1.75 Escotilhas de acesso	26
1.76 Escotilhões de remoção equipamento casa da máquina	26
1.77 Pontos de fixação para Veículos.....	26
1.78 Anteparas.....	27
1.79 Chapas das Anteparas.....	27
1.80 Reforços das Anteparas.....	27
1.81 Fixes das Máquinas Principais.....	27
1.82 Fixe da Máquina Principal e Caixa Redutora	27
1.83 Apoios dos propulsores de proa.....	27
1.84 Paióis da Amarra.....	28
1.85 Superestrutura – Geral.....	28
1.86 1º Nível - Convés Principal.....	28
1.87 2º Nível - Primeiro Tombadilho	28
1.88 3º Nível - Segundo Tombadilho	29
1.89 Duplo Fundo.....	29

1.90 Alojamento da Tripulação.....	29
1.91 Portas de Mar.....	29
1.92 Ponte de Comando	29
1.93 Escotilhas.....	30
1.94 Passagens de Homem.....	30
1.95 Rampa de Viaturas	31
1.96 Portas de Aço.....	33
1.97 Portas Estanques nas Anteparas.....	33
1.98 Portas – Entradas de Passageiros no costado	33
1.99 Janelas.....	33
1.100 Janelas Geral	33
1.101 Janelas – Espaços de Passageiros	33
1.102 Janelas - Ponte	34
1.103 Escovas de limpeza de janelas	35
1.104 Sistema de lavagem de vidros	35
1.105 Vigias	35
1.106 Patins de Acesso	35
1.107 Escadas	35
1.108 Troncos de Escada	36
1.109 Outras escadas e Patins - Geral	36
1.110 Varandins.....	36
1.111 Estrados.....	37
1.112 Defensas.....	37
1.113 Cabeços de Amarração	38
1.114 Buzinas tipo “Panamá”	38
1.115 Buzinas com rolos.....	39
1.116 Mastros e Esticadores.....	39
1.117 Mastros	39
1.118 Antenas.....	39
1.119 Pintura, Proteção Catódica, Marcas, etc.....	40

	e- v	
	Projeto	E-FERRY
	Relatório	ALINE-V07
	Data	30/10/2024

1.120	Pintura.....	40
1.121	Pintura das Máquinas	41
1.122	Pintura dos Encanamentos	41
1.123	Proteção Catódica.....	41
1.124	Nomes, Marcas	42
1.125	Nomes e Marcas Geral	42
1.126	Marcas e Nomes nos Rufos	42
1.127	Avisos	42
1.128	Sinalética.....	42
2.	SECÇÃO 200 – SISTEMAS PRIMÁRIOS DO NAVIO.....	43
2.1	Sistemas de Encanamentos - Geral.....	43
2.2	Aprestamento de Encanamentos	43
2.3	Válvulas e Acessórios	44
2.4	Material de Juntas e Uniões.....	45
2.5	Isolamento de Encanamentos.....	45
2.6	Encanamento Galvanizado	45
2.7	Paragem local e remota de bombas	45
2.8	Paragem emergência de bombas	46
2.9	Códigos de cor para identificação de encanamentos.....	46
2.10	Caixas de Mar	46
2.11	Filtros Circuito Água Salgada.....	46
2.12	Bombas - geral.....	47
2.13	Sistema de Esgoto	47
2.14	Sistema de Esgoto - Geral	47
2.15	Bombas de Esgoto.....	47
2.16	Bomba de Incêndio de Emergência	47
2.17	Bomba de Esgoto de Emergência.....	48
2.18	Bombas de Esgoto e Incêndio - Manómetros	48
2.19	Sistema de Esgoto e de Águas Oleosas.....	48
2.20	Sistema de Esgoto e de Águas Oleosas - Geral	48

		e-	vi
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

2.21	Estação de Enchimento de Recipientes de Águas Oleosas	49
2.22	Bomba de Águas Oleosas.....	49
2.23	Sistema de Baldeação	49
2.24	Sistema de Combate a Incêndios	50
2.25	Sistema de Lastro	51
2.26	Lastro Sólido	51
2.27	Sistema de Lastro Líquido.....	51
2.28	Sistema de Esgoto dos Equipamentos Hidráulicos	51
2.29	Impulsores de proa	52
2.30	Válvulas de Corte Rápido.....	52
2.31	Sistemas de refrigeração	52
2.32	Refrigeração de água.....	52
2.33	Sistemas Sanitários e de Águas Domésticas.....	52
2.34	Água Doce - Geral	52
2.35	Encanamentos de Água Doce.....	53
2.36	Sistema de Água Sanitária.....	53
2.37	Esgoto / Águas Cinzentas e Águas Negras	53
2.38	Aberturas de Resbordo, Embornais e Drenos.....	55
2.39	Aberturas de Resbordo	55
2.40	Embrenais e Drenos – Espaços Internos.....	55
2.41	Tubos de Enchimento, Respiro e Sonda.....	56
2.42	Tubos de Enchimento - Geral	56
2.43	Enchimento dos tanques de água doce	56
2.44	Enchimento de tanques de Óleo Lubrificante e Hidráulico.....	56
2.45	Respiros	57
2.46	Tubos de Sondagem	57
2.47	Sensores de Leitura	57
2.48	Sistema de Lubrificação	57
2.49	Ar Comprimido de serviço	57
2.50	Sistema de Ventilação e climatização.....	58

		e-	vii
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

2.51	Sistema de Ventilação	58
2.52	Ventilação na Casa da Máquina	59
2.53	Ventilação no compartimento do Impulsor de Proa.....	59
2.54	Ventilação na Ponte de Comando.....	59
2.55	Ventilação nos Salões de Passageiros e Enfermaria.....	60
2.56	Ventilação na Cozinha / Messe.....	60
2.57	Ventilação nas Casas de Banho	60
2.58	Ventilação na Sala de Quadros Elétricos Principais	60
2.59	Ventilação em Paióis e Espaços Vazios	60
2.60	Ventilação na Casa do Leme e Compartimentos Auxiliares de Maquinaria	60
2.61	Ventilação Pique de Proa.....	61
2.62	Grelhas Exteriores e Portas de Tempo	61
2.63	Sistema de Aquecimento	61
3.	SECÇÃO 300 – ACOMODAÇÕES, PAIOIS, FERRAMENTAS E APRESTAMENTO ..	62
3.1	Arranjo.....	62
3.2	Pé direito entre pavimentos.....	62
3.3	Decoração.....	62
3.4	Equipamentos e material de Limpeza e de Pintura	62
3.5	Forros das Anteparas dos Alojamentos, tetos, pisos, portas, acabamentos de carpintaria, outros.	63
3.6	Forros das Anteparas no Interior dos Espaços	63
3.7	Revestimentos	63
3.8	Tectos	63
3.9	Pavimentos	64
3.10	Espaços Internos para Passageiros.....	64
3.11	Espaços Externos para Passageiros	64
3.12	Cozinha e Acomodação	64
3.13	Ponte de Comando	64
3.14	Casas de Banho.....	64
3.15	Portas dos Alojamentos	65

		e-	viii
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

3.16	Portas Exteriores - Geral.....	65
3.17	Portas – Espaços de Passageiros	65
3.18	Portas – Casas de Banho	65
3.19	Portas – Ponte de Comando	65
3.20	Portas – Classe A e B	66
3.21	Ferragens.....	66
3.22	Fechaduras	66
3.23	Puxadores de Portas.....	66
3.24	Dobradiças	66
3.25	Esperas para Portas na posição aberta / Meios de Fecho.....	66
3.26	Cabides.....	67
3.27	Vários.....	67
3.28	Isolamentos.....	67
3.29	Isolamento – Térmico e Fogo.....	67
3.30	Ruído e Vibração	67
3.31	Nível de Ruído no Convés de Veículos.....	69
3.32	Proteção contra Incêndios.....	69
3.33	Arranjo da Ponte de Comando.....	70
3.34	Consolas	70
3.35	Consolas de Controlo.....	70
3.36	Consola Central	71
3.37	Cadeiras da Ponte de Comando	72
3.38	Radar	72
3.39	Armário para Mariato	73
3.40	Sinais RIEM	73
3.41	Agulha.....	73
3.42	Mesa de Cartas.....	73
3.43	Ponte de Comando – Vários	73
3.44	Espaços de Passageiros.....	74
3.45	Cozinha / Messe	74

		e-	ix
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024


3.46	Instalações sanitárias.....	75
3.47	Sistema de Lavagem por Pressão	75
3.48	Enfermaria.....	76
3.49	Ferramentas.....	76
3.50	Oficinas	76
3.51	Ferramentas - Manuais	77
3.52	Acessórios de Convés	77
3.53	Equipamento de Navegação	77
3.54	Peamento de Veículos	78
3.55	Equipamento de sinalização Óptica	78
3.56	Bandeiras	78
3.57	Balões	78
3.58	Luzes de Navegação	78
3.59	Equipamento de Sinalização Aldis	79
3.60	Equipamento de Sinalização Acústica	79
3.61	Buzina	79
3.62	Sino	79
3.63	Relógio.....	79
3.64	Medidor de caimento.....	79
3.65	Bancos de Passageiros Exteriores	79
3.66	Avisos, Marcas e Sinais.	80
4.	SECÇÃO 400 – FERROS, AMARRAÇÃO, SALVAMENTO, COMBATE A INCÊNDIO, ETC	81
4.1	Equipamento de Fundear.....	81
4.2	Molinete.....	81
4.3	Ferros.....	81
4.4	Amarra do Ferro.....	81
4.5	Tensores de Amarra	81
4.6	Equipamento de Amarração.....	82
4.7	Buzinas do tipo Panamá	82

	e- x	
	Projeto	E-FERRY
	Relatório	ALINE-V07
	Data	30/10/2024

4.8	Buzinas do tipo de Rolete	82
4.9	Cabos de Amarração e de Reboque.....	82
4.10	Equipamento Salvação	83
4.11	Jangadas.....	83
4.12	Bote de Socorro Rápido e Meio de Içar/Arriar.....	83
4.13	Bóias	83
4.14	Coletes.....	83
4.15	EPIRB	84
4.16	SART	84
4.17	Aparelho Lança Cabos.....	84
4.18	Rádios Portáteis.....	84
4.19	Estiva de coletes	85
4.20	Aparelhos Respiratórios.....	85
4.21	Equipamento Médico	85
4.22	Equipamento Desfibrilador	85
4.23	Sinalização de Emergência.....	85
4.24	Fachos de Sinalização	85
4.25	Sistema Interno de Combate a Incêndios - Sistema Fixo de Extinção de Incêndios 85	
4.26	Sistema Interno de Combate a Incêndios - Sistema Portátil de Extinção de Incêndios 86	
4.27	Deteção de Incêndios, Instalação e Extinção.....	86
5.	SECÇÃO 500 – PROPULSÃO, MANOBRABILIDADE, CONTROLOS, ALARMES E SISTEMAS DE GERAÇÃO DE ENERGIA.....	88
5.1	Classificação	88
5.2	Sala do Quadro Elétrico Principal	88
5.3	Sistema Propulsor.....	88
5.4	Azipods	89
5.5	Azipods Geral.....	89
5.6	Caixas Redutoras.....	89
5.7	Caixas Redutoras Geral.....	89

		e-	xi
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

5.8	Acoplamentos Flexíveis	90
5.9	Desenhos conforme construído (As fitted drawings)	90
5.10	Sobressalentes	90
5.11	Sobressalentes	90
5.12	Consola de Controlo	91
5.13	Instrumentação	91
5.14	Comandos das Máquinas na Consola	91
5.15	Sistemas de Alarme	92
5.16	Sistemas de Alarme Geral	92
5.17	Telemetria	92
5.18	Alarmes de Água na Caverna	92
5.19	Alarmes - Vários.....	93
5.20	Repetidores de Alarme	93
5.21	Instrumentação da Ponte e Repetidores de Alarme.....	93
5.22	Instrumentação da Máquina Principal	93
5.23	Instrumentação Auxiliar.....	93
5.24	Fixes de Máquinas	93
5.25	Impulsores de Proa	93
5.26	Lemes e máquinas dos lemes.....	94
5.27	Sistema Estabilizador.....	94
5.28	Proteções.....	95
5.29	Equipamento de combate a incêndio de emergência	95
5.30	Sobressalentes	95
5.31	Sobressalentes requeridos pela Classe.....	95
5.32	Sobressalentes requeridos para os grandes componentes de equipamentos	96
6.	SECÇÃO 600 – INSTALAÇÃO ELÉCTRICA.....	97
6.1	Geral	97
6.2	Quadro Elétrico Principal - 400/230V	98
6.3	Quadros de Distribuição.....	100
6.4	Iluminação - Geral.....	100

		e-	xii
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

6.5	Iluminação – Salões de Passageiros e acomodações da Tripulação	101
6.6	Iluminação – Ponte de Comando	101
6.7	Iluminação – Casas de Banho	101
6.8	Projetores.....	101
6.9	Iluminação de Emergência.....	102
6.10	Iluminação suplementar	102
6.11	Interruptores - Geral.....	102
6.12	Interruptores – Ponte de Comando	103
6.13	Interruptores – Acomodações de passageiros	103
6.14	Interruptores - Vários	103
6.15	Tomadas de Energia.....	103
6.16	Baterias - Geral	103
6.17	Carregadores de Baterias / UPS.....	104
6.18	Faróis de Navegação	104
6.19	Projetores de Busca.....	105
6.20	Motores elétricos e Equipamento de Controlo	105
6.21	Alarmes e Detecção de Incêndio	106
6.22	Sistema de Aviso geral aos Passageiros – <i>Public Address</i>	106
6.23	Sistema de comunicação interna – <i>Talk Back</i>	106
6.24	Sistemas de entretenimento.....	107
6.25	Sistema WIFI.....	107
6.26	Cablagem.....	107
6.27	Sistema CCTV	109
6.28	Transformadores Isolados.....	109
6.29	Painéis Solares Carregamento	109
6.30	Compatibilidade Eletrónica e Magnética	110
6.31	Luzes indicadoras de abertura/fecho de portas	110
6.32	Ventiladores e Sistemas de fecho.....	110
6.33	Testes e Ensaios.....	110
6.34	Documentação	110

		e-	xiii
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

6.35	Diversos	110
7.	SECÇÃO 700 – ARRANJOS DE ESPAÇOS.....	112
7.1	Sob Convés Principal	112
7.2	Convés Principal	112
7.3	Primeiro Tombadilho	112
7.4	Segundo Tombadilho	113
8.	SECÇÃO 800 – LISTA DOS PRINCIPAIS FORNECEDORES RECOMENDADOS...	114

		e-	xiv
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

ANEXOS:

1. Esquema de pintura
2. Lista de ferramentas
3. Lista de sobresselentes
4. Lista de documentos de projeto
5. Perfil operacional / rotas e horários
6. Rampas portuárias

	e-	1
	Projeto	E-FERRY
	Relatório	ALINE-V07
	Data	30/10/2024

1. SECÇÃO 100 – CONDIÇÕES GERAIS

1.1 Descrição

Esta especificação é referente à construção de dois navios de propulsão 100% elétrica, onde são definidos os requisitos dos navios de acordo com os critérios da Classe e da DGRM.

A navio será do tipo E-Ferry de Passageiros/ Viaturas com parque de viaturas em convés aberto e rampa articulada de popa. O navio será capaz de transportar no mínimo 250 passageiros e 12 viaturas.

O navio será projetado para o serviço de transporte entre ilhas do Faial, São Jorge e Pico da Região Autónoma dos Açores.

Sempre que a referência for “navio”, os requisitos são aplicados e considerados aos dois navios.

O convés das viaturas terá capacidade para transportar o mínimo de 12 viaturas ligeiras ou 6 viaturas ligeiras mais 2 veículos pesados até ao máximo de 5,5 toneladas de peso bruto por veículo.

O espaço destinado a um ligeiro assume-se como sendo de 4,6m x 2,4m. O espaço reservado a veículo pesado é assumido como sendo 6,0m x 2,7m. O pé direito entre o pavimento do espaço de estacionamento de viaturas e o convés superior será no mínimo de 2,1 metros.

A estrutura do convés de veículos é projetada para suportar cargas de 2,1 toneladas/ eixo. Isto efetivamente equivale a um peso máximo de 5,5 toneladas por veículo.

Os espaços para os passageiros serão configurados de modo a existirem lugares sentados no interior, com um salão no convés e outro no tombadilho, e lugares sentados nos pavimentos exteriores do navio.

A distribuição e quantidade de lugares sentados deve respeitar, como mínimo, o seguinte quadro:

	Interior	Exterior	Total
Segundo tombadilho	0	60	60
Primeiro tombadilho	130	25	155
Convés principal	35	0	35
Total	165	85	250

		e-	2
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

A ponte de comando será colocada na linha de meia-nau do navio, com extensão de asas cobertas de modo a permitir uma visão para o convés superior tanto para vante como para ambos os bordos do navio.

O convés dos veículos em ambos os bordos deverão ser providos de amplas portas de mar e embornais, de modo a impedir a formação de espelhos líquidos devido ao embarque de água, cumprindo assim com os requisitos estatutários para qualquer condição de caimento.

No parque de manobra de vante deverá ser previsto drenos para a eliminação de espelhos líquidos.

O navio será projetado e construído em conformidade com os requisitos para a **classe C** de Navios de Passageiros de acordo com a diretiva 2010/36/CE de 1 de junho de 2010 do Conselho Europeu.

Todos os requisitos das últimas diretivas da União Europeia serão aplicados.

O navio deverá também cumprir todos os requisitos aplicáveis da Autoridade de Bandeira Portuguesa representada pelo DGRM, e pela Sociedade Classificadora.

O navio será de construção soldada em aço de construção naval, havendo também a hipótese da solução em que o casco poderá ser de construção soldada em aço até ao convés principal e a superestrutura acima do convés de construção em alumínio.

O casco será do tipo mono casco, com um patilhão a ré na linha centro e com painel de popa direito até ao convés principal. A forma de perfil da proa deverá estender-se tanto quanto possível para vante de modo a maximizar o comprimento na linha de água. A forma do casco incluirá a linha de quilha com caimento de traçado.

O navio operará na condição da Casa da Máquina desatendida.

O navio será equipado com um par de estabilizadores fixos Naiad ou similar. O power pack hidráulico de acionamento do sistema deverá ter pelo menos duas bombas hidráulicas, para efeitos de redundância. Deverá ser entregue com o navio certificado de conformidade de montagem, emitido por sociedade de classificadora

Serão instalados dois Azipods e um impulsor de proa de modo a proporcionar uma excelente manobrabilidade do navio, particularmente nas manobras de acostagem ao cais em espaços reduzidos dos portos das ilhas. O impulsor de proa deverá ser dimensionado de modo a permitir a acostagem segura do navio em condições de velocidade de vento até 40 nós.

	e-	3
	Projeto	E-FERRY
	Relatório	ALINE-V07
	Data	30/10/2024

A sala de quadros elétricos principais deverá ser colocada também ao nível do piso do duplo fundo por vante dos compartimentos das baterias.

A oficina será localizada por vante da sala de quadro elétricos. Será equipada com dois armários metálicos posicionados a cada bordo para arrumo e fixação da ferramenta do navio.

O espaço em referência será providenciado com prateleiras e armários metálicos para arrumo de material técnico do navio.

1.2 Dimensões

As dimensões principais aproximadas do navio são as apresentadas na tabela seguinte. Estas dimensões deverão ser verificadas pelo construtor antes do início da construção:

DIMENSÕES	
Comprimento fora a fora máximo	43,0 metros
Comprimento fora a fora mínimo	36,5 metros
Boca máxima (convés principal)	11,0 metros
Boca mínima (convés principal)	10,5 metros
Imersão máxima	3,5 metros


As dimensões finais deverão ser confirmadas pelo construtor na apresentação da proposta. E serão aprovadas pelo proprietário após assinatura do contrato e antes do início da construção.

Será da total responsabilidade do construtor o cumprimento dos requisitos contidos nesta especificação e performance estipulada para o navio.

1.3 Performance

A **velocidade mínima** a ser atingida, em provas de mar, a 100% do MCR (Maximum Continuous Rate) das máquinas principais elétricas, com o navio na condição de máximo deslocamento, será de 15 nós.

No processo de desenvolvimento do projeto deverá ser considerada a **velocidade de serviço** do navio de 14,5 nós, a 96,6% do MCR (Maximum Continuous Rate).

	e-	4
	Projeto	E-FERRY
	Relatório	ALINE-V07
	Data	30/10/2024

1.4 Sistema Propulsor

O sistema propulsor será do tipo Azipod, com leme incorporado, sendo dois equipamentos, dois motores elétricos alimentados por dois bancos de baterias independentes com a capacidade de comutação entre eles. No entanto poderá ser aceite outra solução para o arranjo do sistema propulsor que seja tecnicamente mais eficiente, no âmbito da proposta.

Garantindo a autonomia necessária para cumprir com os horários das rotas definidas (Anexo 5).

O projeto deve ainda especificar os pontos de carregamento mínimos necessários nos vários portos para a operação. Deve definir o tipo (autónomo ou manual), configuração, potência e tempo necessários para estes carregamentos intermédios.

De referir que a potência máxima de carregamento disponível na Horta (Ilha do Faial) é de 3,0 MVA, Velas (Ilha de São Jorge) é de 1,85 MVA, São Roque (Ilha do Pico) é de 0,92 MVA.

Os navios efetuarão as seguintes ligações:

Linha azul - Horta (Faial) – Madalena (Ilha do Pico) Tempo de viagem 30 min. (6 milhas náuticas).

Linha laranja - Velas (São Jorge) – Cais do Pico (Ilha do Pico) Tempo de viagem 60 min. (11 milhas náuticas).

1.5 Autonomia

A autonomia mínima será de três viagens por navio sem necessidade de carregamento para a linha laranja, para os dois navios, e sem necessidade de recorrer a função “Take Me Home”. Garantindo sempre uma reserva de segurança de acordo com as regras da classe e estatutárias.

Entende-se por viagem a deslocação de 11 milhas náuticas, incluindo manobra de largada e atracação.

Os dois navios terão a mesma autonomia para efetuarem a linha laranja, caso seja necessário alterar os navios entre linhas por motivos operacionais ou técnicos.

	e-	5
	Projeto	E-FERRY
	Relatório	ALINE-V07
	Data	30/10/2024

Será previsto a implementação de um equipamento que garanta a autonomia suficiente para a função “Take Me Home”, em caso de avaria ou falta de autonomia do sistema elétrico.

O navio terá uma autonomia de navegação de 1.200 milhas náuticas, de modo a efetuar a doca seca em Portugal Continental.

1.6 Perfil Operacional / Rotas e Horários

Os **dois navios** vão efetuar a ligação Horta (Faial)-Madalena (Ilha do Pico) garantindo a linha AZUL.

Os **dois navios** vão efetuar a ligação Velas (Ilha do Pico) - São Roque garantindo a linha LARANJA.

1.7 Porte e Capacidades

O porte total será no mínimo 52,95 toneladas, subdividido nos seguintes itens na condição de partida do navio:

PORTE [toneladas]	
Passageiros, Tripulação e Pertences	23,75 t
Água Doce	2,5 t
Óleo Lubrificante, Fluido Hidráulico, etc.	1,2 t
Provisões e Equipamento de Reserva	1,5 t
Carga Ligeira	2,0 t
Veículos	22,0 t

As capacidades aproximadas mínimas dos tanques serão:

CAPACIDADES DOS TANQUES [m3]	
Tanque de Água Doce	2,5 m³
Tanque de Águas Oleosas	5,0 m³
Tanque de Óleo Usado	5,0 m³
Tanque de Águas Negras	5,0 m³
Tanque de Águas Cinzentas	5,0 m³

Nota: As capacidades finais dos tanques serão definidas durante a fase de desenvolvimento do projeto, de modo a compatibilizar com os projetos dos sistemas e os requisitos dos equipamentos selecionados.

		e-	6
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

1.8 Estabilidade e peso

O navio deverá cumprir com os critérios de estabilidade da diretiva 2010/36/CE, de 1 de Junho de 2010, do Conselho Europeu, no que diz respeito aos requisitos aplicáveis a um **navio de rolo de passageiros de classe C** e em conformidade com os requisitos do DGRM.

No final da construção do navio e após realização da prova de estabilidade deverá ser entregue à Sociedade Classificadora e ao DGRM, para aprovação, conjuntamente com o Relatório da Prova de Estabilidade, o Caderno de Estabilidade e o Estudo de Estabilidade em Avaria.

Durante a construção do navio deve ser dada especial atenção ao controlo de pesos do navio, de modo a evitar o aumento desnecessário do seu peso leve, sob o risco de reduzir o porte e a velocidade. O navio deverá ser capaz de atingir o deslocamento máximo de projeto. O uso de qualquer tipo de lastro poderá ser aceite pelo proprietário se necessário para efeitos de estabilidade ou controle de caimento.

1.9 Mão-de-obra e Qualidade dos Materiais

Os padrões de qualidade relativos aos materiais e métodos de construção deverão ser aprovados pelo proprietário antes do início da construção.

A construção deverá corresponder a standards de primeira classe, recorrendo a materiais de boa qualidade e às boas práticas de construção naval. Qualquer trabalho executado abaixo dos standards padrão de construção naval deverá ser corrigido a custo do estaleiro, de modo a satisfazer os representantes do proprietário.

Deverá ser dada especial atenção na garantia do despolimento das superfícies ao longo de todo o casco, superestruturas e pavimentos.

As soldaduras deverão ter acabamentos de qualidade superior.

O aprestamento deverá ser de qualidade superior. Todos os materiais e equipamentos instalados ou entregues com o navio deverão ser novos, sem danos e de boa qualidade marítima.

Deverá ser dada especial atenção às condições de armazenamento e proteção de todos os equipamentos e materiais, quer em armazém, quer dentro do próprio navio durante a construção, prevenindo assim danos e sujidade dos mesmos.

	e-	7
	Projeto	E-FERRY
	Relatório	ALINE-V07
	Data	30/10/2024

Os equipamentos e materiais deverão ser protegidos com coberturas adequadas durante a construção do navio.

Todos os itens do casco, máquinas e equipamentos necessários para que o navio esteja completo e opere de modo satisfatório e eficiente, deverão ser fornecidos e instalados pelo construtor, mesmo aqueles que possam estar omissos nos planos e especificações, mas cuja existência seja imprescindível para uma operação eficiente nas rotas previstas e correto funcionamento do navio.

1.10 Responsabilidade do Construtor

O construtor é responsável por cumprir as exigências do proprietário, da Sociedade Classificadora, Autoridade Nacional e todos os outros requisitos legais.

É da exclusiva responsabilidade do estaleiro construtor a concepção, construção e qualidade da obra. A aprovação pelo proprietário dos desenhos finais elaborados pelo construtor, não isenta o construtor da sua responsabilidade.

O construtor naval é o único responsável pelo cumprimento dos critérios do projeto e especificações do navio.

1.11 Unidades / Linguagem

As unidades do Sistema Internacional e a língua inglesa serão as adotadas para todos os desenhos, documentos técnicos, etc.

No entanto, deverão ser fornecidos em versões bilingues, línguas portuguesa e inglesa, desenhos operacionais específicos, instruções e avisos cuja afixação seja obrigatória a bordo, como por exemplo: anúncios de segurança, documentos de montagem, etc.

1.12 Aço Inox

Todos os parafusos, porcas e anilhas usados no exterior do navio serão de aço inoxidável A4, ou em aço inoxidável polido similar conforme aprovação do proprietário.

1.13 Local de construção e infraestruturas

O navio deverá ser construído preferencialmente em local coberto. No caso de a nave não cobrir por completo o navio, deverão ser providenciadas e utilizadas extensões de cobertura com a aprovação do proprietário.

			e-	8
			Projeto	E-FERRY
			Relatório	ALINE-V07
			Data	30/10/2024

A construção do navio deverá estar concluída, com exceção de pequenos detalhes de finalização do aprestamento antes do seu lançamento à água.

Deverá ser dada especial atenção à preparação e proteção dos trabalhos de soldadura e de aplicação de pintura.

Aquando do lançamento, o casco do navio já deverá estar completamente protegido com ânodos de sacrifício. No caso de o navio estar há 30 ou mais dias a flutuar antes das provas de mar finais de aceitação, deverá ser efetuada uma docagem antes da realização das provas para inspeção do casco, dos ânodos, etc.

Deverá ser aplicada, nesta fase, uma camada completa de tinta antivegetativa e qualquer zona com pintura danificada deverá ser reparada até se obter a condição de novo.

1.14 Termos do Contrato

Em caso de diferenças entre os planos e a especificação, o conteúdo da especificação sobrepõe-se ao dos planos. No caso de existirem diferenças entre os planos ou a especificação e as regras das entidades reguladoras ou Sociedade Classificadora, serão os regulamentos destas a sobreporem-se aos planos ou especificação, isto desde que a regulamentação requeira standards superiores.

Todos os materiais usados na construção do navio deverão ser novos e sem utilização, marcados de forma clara com o número de construção do estaleiro após a sua entrada neste.

Todas as matérias não abrangidas nesta especificação, devem ser discutidas entre os proprietários, consultores e construtores. Qualquer item não especificamente mencionado e que seja exigido pela sociedade de classificação ou pela Autoridade da bandeira deve ser fornecido a custo dos construtores.

Compete aos construtores pagar todas as despesas, incluindo seguros, honorários relativos à classificadora e à bandeira, linhas de carga, arqueação, lançamento e todos os testes.

As condições de cobertura dos seguros do construtor, inerentes à construção, devem ser aprovadas pelos proprietários. Os construtores devem garantir todos os trabalhos e equipamentos por doze meses a contar da data de aceitação do navio salvo no caso de os construtores obterem dos seus fornecedores prazos de garantia mais dilatados devendo então ser considerados estes. A contratação de quaisquer subempreiteiros deve ser aprovada pelos proprietários.

	e-	9
	Projeto	E-FERRY
	Relatório	ALINE-V07
	Data	30/10/2024


1.15 Ordens de Compra

Os construtores obrigam-se a fornecer um conjunto completo de cópias dos pedidos feitos por eles para a compra de qualquer equipamento, materiais, etc relativos a este navio. Tais cópias devem ser sem indicação do preço e conter os dados e endereços de todos os fornecedores e detalhes técnicos. A lista de fabricantes deve ser fornecida pelo construtor e acordada pelos proprietários num prazo de dois meses após a celebração do contrato.

As ordens de compra deverão ser catalogadas alfabeticamente por nome de empresa fornecedora.

1.16 Classificação

Este navio será projetado e construído segundo os requisitos da Sociedade Classificadora Bureau Veritas ou outra Sociedade Classificadora membro da IACS e classificado com a seguinte notação:

I  • MACH
RORO-PASSENGER SHIP
COASTAL AREA
BATTERY SYSTEM
AUT-UMS, INWATERSURVEY
COMF NOISE 3, COMF VIB 3

O navio deverá em todos os aspectos ser projectado para efectuar o serviço como *European Class C Passenger vessel*, para operar nas ilhas do triângulo do arquipélago dos Açores, Portugal.

1.17 Registo

O navio será registada no porto da Horta, ilha do Faial no Arquipélago da Região Autónoma dos Açores.

1.18 Certificação do Equipamento de Radiocomunicações

O navio será equipado com equipamento de radiocomunicações e terá certificação GMDSS para **área A2** nos Açores.

1.19 Arqueação

	e-	10
	Projeto	E-FERRY
	Relatório	ALINE-V07
	Data	30/10/2024

O navio deverá ser medido para efeitos de cálculo da arqueação e o respetivo certificado emitido e fornecido.

1.20 Outras Regras e Regulamentos

Devem ser seguidas todas as regras e regulamentos aplicáveis a este tipo de navio, em vigor à data de assinatura do contrato de construção, entre outros:

- A Convenção SOLAS 2009;
- A diretiva da Comissão Europeia 2009/45/EC, de 6 de Maio de 2009, com a redação que lhe foi dada pela Diretiva da Comissão Europeia nº 2010/36/CE, de 1 de Junho, para navios de passageiros europeus;
- O código IMO, resolução A.468 (XII), no que diz respeito aos níveis de ruído a bordo de navios;
- A diretiva da CE 2003/25 Anexo III, respeitante às acessibilidades de idosos, pessoas portadoras deficiência e doentes em navios de passageiros;
- A Convenção Internacional para a prevenção de poluição de navios;
- (Marpol 73/78) e revisões seguintes.
- Os regulamentos internacionais para evitar abalroamentos no mar de 1972 e posteriores revisões.

Todas as outras regras e regulamentações aplicáveis a este tipo de navio.


1.21 Data dos regulamentos

Salvo indicação em contrário, todas as regras e os regulamentos aplicáveis serão aqueles em vigor na data da celebração do contrato.

1.22 Certificados

Deverão ser fornecidos os seguintes certificados:

- Certificado do construtor;
- Certificado de Segurança de Navio de Passageiros Classe C;
- Certificado de Arqueação;
- Certificados de Construção do Casco e de Máquinas;
- Certificado GMDSS;
- Certificado de Compensação da Agulha Magnética;
- Certificados de prevenção de poluição do mar com óleo e poluição do ar da MARPOL;

			e-	11
			Projeto	E-FERRY
			Relatório	ALINE-V07
			Data	30/10/2024

- Certificado de Eficiência Energética do Navio (EEXI);
- Todos os outros certificados necessários para um navio desta classe deverão ser fornecidos pelo construtor.

Os certificados que são para exibição pública devem ser emoldurados e estar afixados em locais apropriados e bem visíveis a bordo do navio.

1.23 Custos de classificação e de inspeção

Os custos inerentes à classificação e respetivas inspeções do navio são responsabilidade do construtor.

1.24 Detalhes da Entrega

1.25 Local de Entrega

O navio deve ser entregue pelo construtor ao proprietário, no porto da Horta na Região Autónoma dos Açores, nas condições definidas no Caderno de Encargos.

Antes de ser aceite, o navio deverá estar concluído em todos os aspetos, pronto para entrar ao serviço e de acordo com as especificações contratuais

1.26 Seguro para viagem da entrega

O construtor terá de contratar seguro que garanta os riscos inerentes à viagem de entrega do navio.

1.27 Planos, Desenhos e Documentação

1.28 Desenhos - Geral

Todos os desenhos de construção deverão ser preparados pelo gabinete do construtor e subempreiteiros de modo a estarem, em tempo, disponíveis para análise e aprovação. Com a aceitação do navio por parte do proprietário, serão entregues os desenhos aprovados e carimbados pela bandeira portuguesa e sociedade classificadora.

1.29 Planos de Produção

Todos os planos necessários à construção do navio deverão ser fornecidos em duplicado, ao proprietário, consultores, DGRM e Classe com antecedência adequada em relação às aprovações antes de iniciado o corte das chapas, enformação de encanamentos, etc.

		e-	12
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

Todos os desenhos a fornecer ao proprietário ou consultor, deverão ser enviados, no formato electrónico AutoCAD, para o coordenador de projeto nomeado pelo proprietário.

Os comentários e/ou aprovação de desenhos/planos, deverão ser efetuados pelo proprietário e consultores num prazo máximo de 10 dias laborais após a data de entrega

Os planos do navio incluem os seguintes e restantes em anexo 4:

- Arranjo Geral;
- Plano Geométrico;
- Plano estrutural da secção transversal (incluindo secção mestra);
- Plano estrutural da secção longitudinal e dos pavimentos;
- Plano de Expansão do Costado;
- Diagramas de Sistemas de Incêndio, Baldeação, esgoto, combustível, sanitários, água doce, águas cinzentas, águas negras, óleos usados;
- Plano das Anteparas;
- Plano da Estrutura de Proa;
- Plano da Estrutura de Popa;
- Plano da Estrutura de Fundo;
- Arranjo das Acomodações do Convés Inferior;
- Arranjo do Salão do Convés Superior;
- Plano de Proteção Estrutural Contra Incêndios;
- Arranjo da Casa das Máquinas;
- Arranjo dos Encanamentos na Casa das Máquinas e Auxiliares;
- Arranjo da Casa do Leme;
- Plano de Ventilação da Casa das Máquinas (Fornecimento de Ar);
- Plano de Ventilação da Casa das Máquinas (Extração de Ar);
- Arranjo e Detalhes da Rampa de Veículos de Popa;
- Arranjo do Convés de Veículos;
- Plano da estrutura de Ponte;
- Arranjo da Ponte;
- Diagrama do Sistema de Água Salgada de Refrigeração das Máquinas Principais, Geradores Auxiliares, Sistema de ar condicionados, estabilizadores, impulsores de proa, caixas redutoras, sistema de vácuo;
- Diagrama dos Sistemas de Combustível;
- Arranjo do Convés de Veículos;
- Arranjo de Encanamentos do Sistema Hidráulico;
- Diagrama do Sistema Hidráulico;

		e-	13
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

- Plano de Molinetes, Ferros e Amarras;
- Arranjo das Acomodações da Tripulação;
- Plano de Revestimento do Convés de Veículos;
- Plano de Sondas e Respiros dos Tanques;
- Plano dos Indicadores remotos de Nível de Tanques na Casa das Máquinas;
- Plano dos Indicadores remotos de Nível de Tanques na Ponte de Comando;
- Plano de Escotilhas e Aberturas;
- Plano de Defensas;
- Plano de Escadas;
- Plano de Revestimento do convés de navios salva-vidas;
- Plano de Anteparas no Convés Principal;
- Arranjo da Ventilação do Salão de Passageiros;
- Plano de detalhe da Rampa de Popa;
- Plano de Detalhe dos Limpa-Vidros;
- Plano de Detalhe das janelas da Ponte de Comando;
- Plano de Detalhe das Janelas do Salão de Passageiros;
- Plano de Embornais e Drenos;
- Plano de Combate a Incêndio;
- Plano de Isolamentos térmico e corta-fogo;
- Plano de Segurança;
- Arranjo dos Encanamentos na Chaminé;
- Arranjo dos Encanamento da Casa da Máquina para a Chaminé;
- Plano de Teste de Tanques;
- Plano de Varandins e Balaustradas;
- Plano das condutas de ventilação;
- Plano Coberturas de Convés;
- Diagramas do Sistema de Água Doce Quente e Fria;
- Plano de Esteiras, Instalações de Cabos elétricos e Iluminação;
- Planos de Penetrações ao Casco;
- Arranjo Geral para Cálculo do Bordo Livre;
- Plano do Mastro;
- Plano das dimensões máximas acima da linha de água (área velica);
- Plano de Corrimãos Externos e Internos;
- Arranjo do Topo da Ponte de Comando, do mastro e dos rufos;
- Arranjo do Sistema de Esgoto, Incêndio e de Baldeação;
- Arranjo da Navio de Salvamento e Sistema de Lançamento;
- Plano de Luzes de Navegação;
- Plano de Marcas de Calado e Nome de Navio;
- Arranjo do Sistema de Combate e Extinção de Incêndio;

		e-	14
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

- Plano de amarração e reboque;
- Plano de Docagem;
- Diagramas de Conduas do Sistema de Ventilação;
- Detalhes dos Ventiladores;
- Planos da Localização das Válvulas por Tipo de Sistema;
- Plano da Localização das válvulas de corte;
- Plano de Proteção Catódica;
- Plano de Lastro;
- Plano de Emergência e Evacuação;
- Plano dos estabilizadores;
- Plano do sistema de propulsão;
- Plano de Linha de Veios e Hélices;
- Plano dos impulsores de Proa;

1.30 Diagramas de Eletricidade

- Arranjo do sistema de acumulação de energia;
- Diagrama do sistema de acumulação de energia;
- Arranjo do sistema de acumulação de energia em emergência;
- Diagrama do sistema de acumulação de energia em emergência;
- Diagrama e Arranjo Geral do Quadro Elétrico Principal;
- Arranjo do Quadro Elétrico de Emergência;
- Diagrama dos Quadros Elétricos de 250V e 24V;
- Distribuição Elétrica de 400V;
- Distribuição Elétrica de 250V;
- Quadro Elétrico de Emergência 24V;
- Quadro Elétrico de Transição 24V;
- Sistemas de 24 V na Casa das Máquinas;
- Diagrama de Cabos de Carregamento das Baterias;
- Diagrama de Instrumentação e Alarmes;
- Termo de Responsabilidade;
- Esquemas elétricos, multifilares, da instalação dos motores das máquinas do leme, incluindo os circuitos de comando, alarme e sinalização;
- Esquemas elétricos, multifilares, do quadro elétrico principal e de emergência, abrangendo todos os circuitos de controlo e instrumentos.

1.31 Planos “conforme construído” “As Fitted Plans”

		e-	15
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

Deverão ser fornecidos em formato digital e em três cópias em papel, aprovados e carimbados os elementos descritos nos parágrafos seguintes.

1.32 Planos “conforme construído” - Casco

- Arranjo Geral - *
- Vista de Perfil e Pavimentos
- Secções Estruturais
- Expansão do Costado
- Plano de Bombas
- Plano de Encanamentos
- Plano de Docagem
- Plano de Combate a Incêndio - *
- Plano de Segurança - *
- Plano de Evacuação” (LSA etc.) com Instruções - *
- Plano de Capacidades
- Plano de Serviços Sanitários e Águas Domésticas
- Carta de Óleos - +
- Arranjo da Rampa e Lista completa de detalhes dos Mecanismos de Operação, Cilindros, Bombas, Válvulas, etc.


1.33 Planos “conforme construído” – Eletricidade e Máquinas

Os seguintes planos “As Fitted” deverão ser fornecidos em língua portuguesa.

- Diagramas de Sistemas;
- Linhas de Veios de Hélices
- Arranjo da Maquinaria
- Planos de Encanamentos (Incluir no mínimo: baldeação, lastro, ar comprimido, combate a incêndio, águas domésticas quente/fria, águas de esgoto sanitário, óleo lubrificante)
- Plano dos Sistemas Elétricos
- Diagramas de sistemas de alarme e de automatização

1.34 Planos – colocação em molduras

Os planos que são para exibição pública devem ser emoldurados e estar afixados em locais apropriados e bem visíveis a bordo do navio.

	e-	16
	Projeto	E-FERRY
	Relatório	ALINE-V07
	Data	30/10/2024

Os planos marcados com * devem também ser fornecidos em molduras e deverão ser em língua portuguesa e inglesa.

O Plano de Incêndio e de Emergência devem estar de acordo com os requisitos da Classe e DGRM, incluindo o uso dos símbolos standard da IMO contra incêndios.

1.35 Instruções de emergência

As instruções de emergência que sejam de equipamentos ou de procedimentos necessários em caso de ocorrência são para exibição pública, devem ser emoldurados e estar afixados em locais apropriados e bem visíveis a bordo do navio.

1.36 Listas de Sobressalentes e Equipamentos

Deverá ser entregue ao proprietário um inventário completo de todos os elementos/equipamentos da dotação ou sobressalentes do navio quer sejam estes fornecidos pelo construtor ou proprietário.

Serão fornecidas duas cópias em papel e uma cópia electrónica do Inventário aprovado.

1.37 Caderno de Estabilidade e Relatório de Provas


Serão fornecidas três cópias, escritas em português e inglês, dos seguintes documentos:

- Caderno de Estabilidade intacta e em avaria (incluindo a tabela de sondagem de tanques);
- Relatório de Provas do Navio.

1.38 Peso de navio leve e centros de gravidade

O construtor deverá preparar um caderno de cálculo de pesos e centros de gravidade do navio leve. Estes cálculos devem ser submetidos ao proprietário para revisão e aprovação nas seis semanas seguintes à assinatura do contrato.

O construtor deve seguir um controlo da gestão de pesos rigoroso durante a fase de projeto e construção do navio, de modo a evitar o aumento desnecessário do peso e da altura do centro de gravidade. Na fase de projeto detalhado deverá ser reconhecido por todas as partes, incluindo construtor, proprietário, representantes do proprietário e Classe que a adequabilidade do navio ao serviço pretendido depende de serem alcançados os corretos peso e centro de gravidade finais do navio.

	e-	17
	Projeto	E-FERRY
	Relatório	ALINE-V07
	Data	30/10/2024

No projeto de detalhe, a escolha de materiais, deverá preferencialmente recair nas alternativas mais leves.

O cálculo do peso leve do navio e centros de gravidade deverá ser regularmente atualizado e remetido ao proprietário **bimestralmente** durante as fases de projeto e construção. Deverá também ser implementado pelo construtor um método de medição do peso das estruturas e equipamentos de maior dimensão.

1.39 Cálculos de Estabilidade

O construtor deverá preparar os cálculos de estabilidade intacta e em avaria, de acordo com os critérios da classe e DGRM para um navio deste tipo.

Os cálculos preliminares de estabilidade deverão ser entregues ao proprietário nas seis semanas seguintes à assinatura de contrato e posteriormente serão entregues atualizações destes cálculos num esquema bimestral de acordo com as mesmas datas de entrega das atualizações do caderno com os cálculos de pesos.

O caderno de estabilidade deverá ser verificado pela classe e DGRM antes do início de qualquer trabalho de construção ou preparação de chapas.

1.40 Manuais de Instruções

Serão fornecidos três conjuntos de manuais de instruções, manutenção e reparação de todos os equipamentos e maquinaria fornecida com o navio, assim como também catálogos de peças sobressalentes. Estes conjuntos serão escritos em Português e Inglês. Dois destes conjuntos serão fornecidos em caixotes e devidamente indexados. O terceiro conjunto será indexado e colocado num arquivo em gavetas existente na sala dos quadros elétricos principais. Os manuais de navegação e equipamento de convés deverão ser guardados na Ponte. Deverá ser fornecida uma cópia dos manuais de instruções no formato eletrónico pdf, em CD.

Serão fornecidos três conjuntos dos manuais de segurança, para apresentação ao DGRM.

1.41 Estrutura – Requisitos Gerais

Qualquer esquadro ou patola soldada à estrutura, aquando da fabricação e transporte, deve ser posteriormente removido e a área afetada pela remoção deve ser retificada e suavizada.

		e-	18
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

Qualquer dano na chapa deverá ser corrigido por meio de enchimento com soldadura e retificado de modo a ter o acabamento apropriado da superfície e receber o revestimento adequado à sua especificação de pintura.

A superfície das chapas do casco, convés e superestrutura deverá estar isenta de qualquer dano, risco e imperfeições.

Sem aprovação prévia do proprietário toda a estrutura deverá ser fabricada e trabalhada no local da construção e não são aceitáveis subempreitadas, consulte também a Secção 1.11.

Os padrões de construção deverão estar em conformidade com os “valores padrão” referenciados na IACS ND47 no que diz respeito a padrões de qualidade da construção e reparação de navios.

1.42 Materiais de Construção

O navio será de construção soldada em aço de construção naval, havendo também a hipótese da solução em que o casco poderá ser de construção soldada em aço até ao convés principal e a superestrutura acima do convés de construção em alumínio.

A estrutura do navio quer seja o casco, superestrutura, cavernas, elementos longitudinais, elementos transversais, anteparas e pavimentos deverão ser em aço e alumínio em construção soldada, seguindo os requisitos da Sociedade Classificadora.

Se for utilizado elementos estruturais em alumínio, as mesmas terão de ser fabricadas por processo de extrusão em liga de alumínio.

1.43 Materiais

O casco do navio deverá ser construído em aço macio de grau “NVA” (especificado nas regras da classe DNV), efetuados testes e fornecidos respetivos certificados.

Todo o aço deverá ser decapado e receber de seguida o primário como descrito na secção de pintura desta especificação.

Se utilizado estrutura de alumínio a mesma deverá ser construída em chapas de liga de alumínio grau 5083 O/H111 e em peças extrudidas de liga de alumínio de grau 6082 T5/T6.

1.44 Soldadura

O casco do navio é de construção soldada.

		e-	19
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

Deverá ser adotada soldadura contínua em todos os tanques, os fixes de máquinas, as anteparas (incluindo as anteparas exteriores) e estruturas expostas ao tempo. Nas restantes zonas e elementos os critérios de soldadura serão definidos pela sociedade classificadora.

As zonas do aço onde forem aplicadas técnicas de chama e calor, com o propósito de enformação e suavização de deformações, deverão ser normalizadas posteriormente, de modo a aliviar tensões e reduzir a tendência de empeno.

As tolerâncias de suavização das deformações deverão seguir os “valores padrão” referenciados na IACS ND47 *Shipbuilding and Remedial Quality Standard for New Construction*.

Se a superestrutura do navio for com a solução de construção soldada em alumínio, será utilizado a Liga Alumínio de grau Naval 5083-H116 / H321 em chapas e Liga de Alumínio de grau 6082 T5/T6 em peças construídas por processo extrusão ou equivalente, desde que aprovadas. A ligação do casco de aço e a superestrutura de alumínio deverá ser efetuada por uma junta bimetálica adequada (*Tri-Clad* ou equivalente).

1.45 Anteparas aligeiradas

Como opção do construtor para dividir os espaços exteriores e interiores, este poderá utilizar anteparas aligeiradas em aço (mas não nas anteparas principais).

As anteparas aligeiras da superestrutura, deverão ser em geral formadas por secções de placas extrudidas.

1.46 Espaçamento entre Balizas

A distância entre balizas ao longo do casco e da superestrutura será definido pelo projetista. Deverão ser colocados reforços adicionais na estrutura ao longo da zona das defensas.

1.47 Escantilhões

A estrutura do navio será dimensionada de acordo com criteriosas regras da sociedade classificadora, salvo mencionado em contrário.

1.48 Arranjo de Tanques

1.49 Aprestamento de Tanques - Geral

		e-	20
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

Todos os tanques deverão ser providos de:

- Aberturas de acesso para inspeção e limpeza;
- Manómetros e tubos de sondagem com vareta ou visores em vidro graduado de leitura;
- Tubo de enchimento com saída no convés ou em local aprovado;
- Respiros;
- Válvula de drenagem;
- Bujão de fundo.

Todos os tanques que contenham óleos deverão ser providos de aparadeiras em todos os locais onde o óleo possa derramar, como por exemplo: abertura de acesso, válvulas de purga, tubos de enchimento, etc. Deverá ser colocado um tabuleiro por baixo de todos os tanques de menor dimensão e ser afixada uma etiqueta referenciando o conteúdo existente no tanque, encanamentos de enchimento e nos monitores remotos. Os monitores deverão ser colocados em locais apropriados e aprovados.

Todas as aparadeiras deverão ser providas de bujões de drenagem com respetivo encanamento de ligação ao tanque receção do produto.

Todos os respiros de tanques que contenham produtos lubrificantes ou nocivos para o meio ambiente deverão possuir aparadeiras.

1.50 Estações de Descarga / Enchimento

Deverão ser instaladas duas estações para a descarga de óleos usados, águas oleosas, águas negras, águas cinzentas e para enchimento de óleo de lubrificante e hidráulico na área aberta a ré, no convés principal, uma a bombordo e outra a estibordo, providas de todas as ligações requeridas para o enchimento e descarga, de acordo com os requisitos da classe e das regras MARPOL, todas flanges serão em aço inox 316L.

Deverão ser instaladas as seguintes ligações:

- Ligação de enchimento de óleo lubrificante;
- Ligação de enchimento de óleo lubrificante;
- Ligação de descarga de águas oleosas;
- Ligação de descarga de águas negras;
- Ligação de águas cinzentas;
- Ligação de descarga de óleos usados.

	e-	21
	Projeto	E-FERRY
	Relatório	ALINE-V07
	Data	30/10/2024

A estação de enchimento de óleo lubrificante deverá estar num recinto à prova de intempérie, com um tabuleiro de derrames integrado e com embornais de drenagem para o tanque de óleos usados;

O tanque de água doce deverá possuir uma tampa de rosca de fecho diferenciada do enchimento de combustível. A localização da tomada enchimento deverá ser separada da tomada do enchimento de óleos.

1.51 Equipamento dos Tanques

Os tanques, para além de adequadamente ligados aos sistemas apropriados, deverão conter o seguinte:

	Enchimento a partir do Convés	Respiro com saída no Convés	Enchimento local	Instrumentação Remota	Instrumentação Local	Visor de nível	Tubo de Sondagem ou Vareta de Medição	Abertura de Acesso	Válvula de Drenagem Buião	Alarme de Nível Alto	Alarme de Nível Baixo	Controlo Automático	Contadores / Medidores	Sondagem Automação
Tanque de Água Doce	S	S	S	C&P	S ou S		S	S	S	S	S	N	S	S
Tanque de Óleo Lubrificante	S	S	S	C&P	S ou S		N	S	N	S	N	N	N	N
Tanque de Óleo Hidráulico	S	S	S	C&P	S ou S		N	S	N	S	N	N	N	N
Tanque de Águas de Óleo	S	S	S	C&P	S	N	S	S	S	S	N	N	N	S
Tanque de Óleo Usado	S	S	S	C&P	S	N	S	S	S	S	N	N	N	S
Tanque de Águas Cinzentas	S	S	S	C&P	S	N	S	S	S	S	N	N	N	S
Tanque de Águas Negras	S	S	S	C&P	S	N	S	S	S	S	N	N	N	S
Tanques de Lastro	N	S	N	C&P	S	S	N	S	S	S	S	S	N	S
				Nota 2, 4, 5						Nota 3	Nota 3	Nota 7	Nota 6	

S - Provido N - Não provido C – Na Sala de Controlo P – Na Ponte de Comando

Todos os acessórios internos deverão ser galvanizados e os exteriores em aço inoxidável fixos com parafusos e porcas de aço inoxidável.

		e-	22
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

NOTAS:

- Nota 1 – Tubagem com copos de recolha para o tanque de óleos usados.
- Nota 2 – Deverão ser usados indicadores de nível remotos.
- Nota 3 – Os alarmes de nível alto e baixo podem não fazer parte integral da instrumentação de medição e leitura. Deverão ser instalados Flutuadores/Interruptores nos tanques.
- Nota 4 – Os transmissores deverão estar isolados dos tanques por válvulas isolantes e deverão ser de fácil acesso quando o navio estiver acabado.
- Nota 5 – Os indicadores devem ser instalados na sala de controlo das máquinas e ou na ponte de comando quando assim for indicado.
- Nota 6 – Os tanques de combustível e de Água Doce deverão ser providos de contadores/medidores nos encanamentos de entrada e saída.
- Nota 7 – O controlo automático será efetuado na ponte através de painel de controlo.

1.52 Bujões de fundo

Deverá ser colocado um bujão de fundo no ponto mais baixo de cada tanque e de cada compartimento principal do casco.

Os bujões de fundo (de padrão do estaleiro) deverão ser em aço inoxidável de grau 316L e providos de abertura tipo escatel para utilização de ferramenta de remoção. Cada bujão deverá ter uma abertura de encaixe para abertura diferente, de modo a identificar o conteúdo do tanque a que diz respeito, por exemplo: um quadrado para água, um hexágono para combustível, etc.

1.53 Tanques de água doce

Deverá ser instalado um par de tanques de água doce no duplo fundo de vante. Para além deste par, será instalado um tanque de água doce a ré, com o propósito de controlar o caimento do navio. Este tanque deverá ter uma ligação separada de enchimento, localizada no convés principal.

1.54 Tanques do pique de vante e de duplo fundo

O tanque do pique de vante e o duplo fundo fazem parte integral do projeto do navio. O tanque do pique de vante e os espaços do duplo fundo que não tenham o propósito de ser espaços de armazenamento, deverão ser considerados como espaços vazios (*void*).

1.55 Tanque de armazenamento de óleo de lubrificação

O tanque de óleo lubrificante deverá ser um tanque independente da estrutura montado na casa das máquinas.

	e-	23
	Projeto	E-FERRY
	Relatório	ALINE-V07
	Data	30/10/2024

1.56 Tanque de armazenamento de óleo hidráulico

Deverá ser colocado também um tanque não estrutural na casa das máquinas para conter o óleo hidráulico. Tanque este que estará permanentemente ligado por encanamentos e válvulas próprias aos tanques de compensação dos sistemas hidráulicos da rampa de ré e aos tanques dos sistemas dos impulsores de.

1.57 Tanque de Águas Oleosas

O tanque de águas oleosas será estrutural (parte integral do projeto do navio) e posicionado na casa das máquinas.

1.58 Tanque de Óleos Usados

O tanque de óleos usados será estrutural (parte integral do projeto do navio) e posicionado na casa das máquinas.

1.59 Tanques de águas Negras e águas Cinzentas

Os tanques de águas negras e cinzentas deverão ser colocados na estrutura do fundo da casa das máquinas. A capacidade destes tanques deverá ser adequada para o uso de uma estação de tratamento de águas residuais e sanitárias e para o número máximo de pessoas permitidas a bordo.

1.60 Tanques de lastro

Os tanques de lastro fazem parte integral do projeto do navio.

Deverão ser no mínimo dois tanques, localizados unitariamente a ré.

1.61 Estrutura do fundo

1.62 Quilha

Existirá uma chapa de quilha.

1.63 Chapas do forro do fundo

	e-	24
	Projeto	E-FERRY
	Relatório	ALINE-V07
	Data	30/10/2024

A espessura das chapas será de acordo com os requisitos da sociedade classificadora e aumentada, caso necessário, na zona dos Azipods e do impulsor de proa, não sendo em geral inferior ao dimensionamento definido no pacote de desenhos de concurso.

A espessura das chapas do fundo deverá ser aumentada localmente onde necessário, como por exemplo nas entradas das caixas de mar, etc.

A estrutura do fundo deverá estar de acordo com desenho da secção mestra, no entanto, um arranjo alternativo poderá ser considerado.

1.64 Estrutura de Fundo

A estrutura do fundo, dos tanques e costado terá elementos transversais espaçados de 600mm entre balizas. A estrutura do fundo será composta por elementos transversais e longitudinais como o indicado no desenho da secção mestra.

Qualquer piso e anteparas longitudinais não estanques, deverão ter o número adequado de boeiras para permitir a adequada drenagem de águas.

A estrutura de duplo fundo deverá estender-se, desde a antepara de vante da casa das máquinas, até à antepara do pique de vante, de acordo com os requisitos da classe/DGRM. Na casa das máquinas o duplo fundo deverá estender-se tanto quanto possível, dentro dos limites práticos existentes.

1.65 Estrutura Lateral

1.66 Forro do Costado

O dimensionamento da espessura da chapa de costado deverá ser de acordo com as regras da classe. A espessura deverá ser aumentada sempre que necessário nas zonas próximas de caixas de mar, ou zonas de colocação de defensas e em geral nunca inferior ao dimensionamento proposto no pacote de desenhos de concurso.

A espessura da chapa deverá ser localmente aumentada na zona dos Azipods.

A estrutura do costado do navio deve estar de acordo com o desenho da secção mestra, no entanto um arranjo alternativo poderá ser considerado.

Deverão ser colocados reforços adicionais, alinhados com as defensas, nestas zonas. O desenho da secção mestra ilustra a orientação quanto ao arranjo da estrutura, na zona das defensas. A espessura da chapa na zona em referência será no mínimo de 10 mm.

		e-	25
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

1.67 Reforços de Costado

Será adotado um sistema transversal de reforços com um espaçamento longitudinal de 600mm entre balizas e com a estrutura de cada baliza interligada ao casco em concordância com as regras da sociedade classificadora.

A estrutura reforçada das balizas deverá estar alinhada com os reforços de convés.

1.68 Forro

1.69 Forro na Zona de Proa

As chapas do costado na zona da proa deverão cumprir com os requisitos da sociedade classificadora. Deverão ser colocadas chapas de aço inoxidável 316L, de maior espessura, nas estruturas da caixa do ferro, escovéns e áreas envoltentes da zona de descanso do ferro. A parte final e exterior do escovém deverá receber uma barra de meia cana de aço inox de grau 316L de proteção.

1.70 Forro do Costado e Fundo

As chapas do costado e do fundo, serão suportados pela estrutura de balizas transversais reforçadas e pelas chapas dos pavimentos.

1.71 Estrutura do Convés Principal

1.72 Carga de Projeto para o Convés

A estrutura do convés, na área designada para estacionamento de veículos, deverá ser dimensionada para veículo pesado com peso bruto máximo de 5,5 toneladas.

O espaçamento entre vau e longarinas do convés deverá ser otimizado de modo que a estrutura seja o mais leve possível, mas resistente à carga aplicada pelos pneus dos veículos de acordo com os requisitos da sociedade classificadora.

1.73 Chapa de convés

A parte externa do convés principal, correspondente ao convés dos veículos deverá ter tosado. Não existirá flecha.

1.74 Reforços do Convés

		e-	26
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

O convés dos veículos deverá receber reforços transversais ou longitudinais, associados a perfis reforçados, vaus, longarinas.

Os conveses da superestrutura deverão ser reforçados transversalmente por meio de vaus e perfis consoante necessidade.

Deverão ser colocados, onde necessário, pés de carneiro para suportar os elementos transversais.

1.75 Escotilhas de acesso

Deverá existir uma escotilha estanque à água, rasa, no convés principal, com o propósito de remoção e manutenção de equipamento. Esta escotilha deverá ter uma abertura mínima de 1x1m e estar colocada por cima da zona da oficina, no compartimento das máquinas auxiliares.

Os caminhos de esteiras e tubagens deverão estar bem desimpedidos de qualquer abertura de remoção e afastados, o tanto quanto possível, dos equipamentos e outros componentes.

1.76 Escotilhões de remoção equipamento casa da máquina

A estrutura do convés principal deve ser equipada com escotilhões para efeitos de remoção de equipamentos de grande dimensão que se encontram na casa da máquina. Os escotilhões devem ser posicionados por cima das máquinas principais e bancos de baterias e ser grandes o suficiente para permitir a passagem do equipamento de maior dimensão. O tamanho e a localização dos escantilhões devem ser definidos em coordenação com o desenho final da implantação das máquinas.

Note-se que, a fim de levantar os equipamentos através dos escotilhões do convés principal será necessário um pórtico para suportar a carga. A configuração deste pórtico deve ser considerada ao projetar a estrutura do convés principal.

1.77 Pontos de fixação para Veículos

O convés de veículos deverá ser equipado com pontos de fixação (aproximadamente 60), do tipo rasos com um olhal dimensionado para 5 toneladas de SWL, de modo que os veículos possam ser amarrados com segurança caso necessário.

O construtor deverá fornecer um plano com o tipo e a posição de cada ponto de fixação no convés de veículos para aprovação do proprietário.

		e-	27
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

Deverá ser fornecido um conjunto de amarração, adequado para o tipo de veículos transportados, aprovado pela classe que inclua as cintas, ganchos de fixação, e calços para viaturas da marca TEC Container CL10 ou equipamento análogo e aprovado pelo proprietário, etc.

1.78 Anteparas

1.79 Chapas das Anteparas

O dimensionamento de Anteparas deverá respeitar os critérios da classificadora respeitantes à estanquicidade e fronteiras entre tanques.

1.80 Reforços das Anteparas

As anteparas serão geralmente de construção simples, com reforços soldados adjacentes do tipo ferro bolbo, dimensionados de acordo com as regras da classe.

1.81 Fixes das Máquinas Principais

1.82 Fixe da Máquina Principal e Caixa Redutora

Os fixes da máquina principal e das caixas redutoras deverão estender-se ao longo de todo o comprimento da casa das máquinas e deverão ter um banzo dimensionado de acordo com os requisitos da classe.

Deverá ser efetuado um arranjo e dimensionamento adequado do fixe, de modo a permitir, em particular, a remoção do cárter aquando da manutenção da máquina principal.

O dimensionamento dos fixes está sujeito à aprovação da sociedade classificadora e do fabricante do motor.

Serão efetuadas aberturas de acesso ou drenagem em vigas e pavimentos onde for necessário.

1.83 Apoios dos propulsores de proa

Os túneis dos impulsores de proa deverão fazer parte integral da estrutura de pavimentos, vaus e longarinas do compartimento dos impulsores e deverão também ser providos de esquadros de suporte em número suficiente de acordo com o requerido pela classe. As aberturas no costado decorrentes da intersecção deste com os tubos dos impulsores de proa

		e-	28
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

deverão ser boleadas ou biseladas de acordo com as recomendações do fabricante dos impulsores.

As aberturas dos túneis dos impulsores deverão estar equipadas com grelhas de proteção em aço inox de acordo com as recomendações do fornecedor.

O dimensionamento da estrutura dos impulsores de proa deverá ser aprovado pela classificadora e pelo fabricante de equipamento, e esta deverá estar totalmente integrada com a estrutura do navio envolvente.

1.84 Paióis da Amarra

O navio será provido de dois paióis de amarra (Bombordo e Estibordo) localizados na extremidade de vante do navio.

As anteparas de fronteira dos paióis da amarra deverão, sempre que possível, receber os seus reforços estruturais do lado externo do paiol de modo a providenciar uma estrutura interna do paiol desimpedida e livre para a estiva da amarra.

Deverá ser colocada no fundo falso de cada paiol de amarra uma estrutura perfurada de aço inoxidável, que permita uma correta drenagem da água da amarra.

Os paióis da amarra deverão ser revestidos com borracha.

Escovem será em tubo de inox de parede grossa.

1.85 Superestrutura – Geral

O pé direito nos salões de passageiros e na garagem na zona coberta, será no mínimo de 2100 milímetros.

A superestrutura será composta por três níveis (três pavimentos), de acordo com o indicado no desenho do arranjo geral, sendo estes:

1.86 1º Nível - Convés Principal

Enfermaria, garagem, salão passageiros, casas de banho (homem, mulher e inválidos/fraldários), paios.

1.87 2º Nível - Primeiro Tombadilho

			e-	29
			Projeto	E-FERRY
			Relatório	ALINE-V07
			Data	30/10/2024

Salão de passageiros, casas de banho (homem, mulher e inválidos/ fraldário) e máquinas de venda automática.

1.88 3º Nível - Segundo Tombadilho

Ponte de comando e casa de banho.

1.89 Duplo Fundo

Casa do leme, espaço auxiliar das máquinas/ oficina, casa das máquinas, casa das baterias, oficina, cozinha/ messe, acomodações tripulação, sala dos quadros elétricos, HAVAC / ventilação, impulsores de proa, pique de vante.

1.90 Alojamento da Tripulação

A cozinha/ messe, casa de banho, lavatório e acomodações da tripulação, etc. serão colocadas abaixo convés principal.

As acomodações para a tripulação consistem em dois camarotes, sendo uma unidade com quatro beliches e outra unidade com dois beliches.

Todos os camarotes deverão estar dotados de secretária com gavetas e armários adequados para o número de ocupantes.

1.91 Portas de Mar

Deverão ser colocadas portas de mar a ré no convés principal de acordo com os requisitos da classificadora, em particular tendo em conta a área adicional necessária de portas de mar requerida pela diretiva europeia 2003/25/EC para navios ro-ro de passageiros.

As portas de mar deverão ser projetadas e instaladas de forma a minimizar o embarque de água no convés de viaturas.

1.92 Ponte de Comando

A ponte de comando estará localizada como indicado no desenho de AG. Os lados de vante, ré e bordos da ponte terão a inclinação indicada. As janelas da ponte também terão uma inclinação para fora, não superior a um ângulo de 25º com a vertical.

Deverá existir a toda a volta do topo da ponte uma pala inclinada a cerca de 45º.

		e-	30
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

Dentro da ponte na zona de ré, deverá existir uma área para uma mesa de cartas de navegação e uma casa de banho.

Pelo exterior da ponte existirá uma plataforma com varandim soldada a superestrutura, para apoio aos trabalhos de manutenção.

1.93 Escotilhas

Deverão ser instaladas escotilhas estanques à intempérie, de acesso e evacuação, com braçolas de acordo com as regras e de abertura central com manípulo rotativo, dotadas de um contrapeso ou sistemas de molas para assistência à abertura. Todos os acessórios são em aço inoxidável resistente à água do mar.

As escotilhas de acesso ao compartimento dos impulsores de proa deverão ter no mínimo uma abertura de 900mm x 900mm, de modo a possibilitar a remoção dos motores dos impulsores.

As escotilhas de saída de emergência da casa máquina deverão ter no mínimo uma abertura de 900mm x 900mm e colocação de olhais para elevação de equipamento na estrutura do teto alinhados com abertura de modo a possibilitar a remoção de equipamento da casa da máquina.

Todas ferragens, fechos, manípulos, molas e diversos das escotilhas serão em aço inox.

1.94 Passagens de Homem

O estaleiro irá efetuar passagens de homem de tipo padrão, com uma abertura de 600 x 400mm em todos os tanques principais e espaços vazios do navio. As tampas de fecho destas passagens deverão ter uma pega de abertura soldada e uma marcação em chapa soldada a tampa com a designação do compartimento a que dizem respeito. A designação do compartimento deverá também ser marcada localmente no tanque.

Os tanques deverão ser dotados de pegas metálicas, localizadas perto da abertura da passagem de homem, tanto interna como externamente.

Os tanques de pequena dimensão deverão ter aberturas de acesso adequadas consoante a necessidade.

Os acessos aos espaços dos estabilizadores serão com tampas de abertura fácil e rápida, com todas as ferragens, fechos, manípulos, molas e diversos em aço inox.

		e-	31
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

1.95 Rampa de Viaturas

Os veículos serão carregados e descarregados com recurso a uma rampa de popa operada por sistema movimentação por cilindros hidráulicos.

O sistema hidráulico de acionamento da rampa de popa será dotado com três bombas acopladas a motor elétrico, cada um deles com 100% da capacidade requerida para operar a rampa.

A pressão máxima de operação é de 150 Bar.

Os cilindros hidráulicos que efetuem a operação em “floating” os diâmetros das hastes não podem ser inferiores a 100 mm.

O sistema o acionamento da rampa deverá ser capaz de subir e descer a rampa da popa em menos de 150 segundos.

A rampa deverá ser estanque à intempérie nos seus lados e fundo, de modo a manter o convés principal seco quando em operação em mar adverso.

O bordo livre do navio a ré deverá encontrar-se entre os 2,30 metros e os 2,50 metros em qualquer condição. A geometria e formas da rampa deverão ser otimizadas de acordo com as rampas de acesso dos diferentes cais dos portos operados.

Os desenhos exemplificativos da geometria das rampas de cais serão fornecidos com a documentação do concurso.

A rampa de popa deverá ser de construção robusta, em aço com dupla articulação e projetada adequadamente para as operações de carregamento e descarregamento de carros, carrinhas e passageiros, estando o navio acostado ao cais e em constante movimento.

O projeto estrutural e o desenho da rampa deverão ser adequados ao seu uso nos portos dos Açores que, apesar de protegidos do mar, podem sofrer efeitos de avanço, arfagem, etc., provocados pelos movimentos da ondulação, durante o embarque/desembarque de viaturas e passageiros.

A geometria da rampa e o arranjo das articulações serão desenvolvidos pelo fabricante desta, de modo a adequá-la ao navio e instalações existentes no cais.

		e-	32
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

A rampa de popa será composta por duas secções principais articuladas por sistema de cabos de aço de modo que a visão para ré não esteja obstruída pela rampa.

A secção da rampa exterior deverá conter na sua extremidade uma chapa robusta de amparo à sua queda no cais e um conjunto de abas (flaps) que deverão estar alinhados com a rampa de cimento do cais de embarque. O projeto da rampa e das abas da rampa deve levar em conta o movimento do navio no cais, que por vezes pode ser considerável. As abas serão chanfradas para pedir travamentos da rampa com o cais, o mesmo se aplica a extremidade da rampa. Será aplicado um patim de desgaste no extremo de secção exterior.

O arranjo e conceção geral da rampa de popa terão de ser acordados com os proprietários.

Deverão existir dois postos locais de controlo da rampa de popa, localizados um em cada bordo dos lados da rampa. Deverá existir também um posto de controlo de substituição/paragem de emergência, localizado na ponte de comando.

A rampa deverá ser de linhas direitas até à extremidade final. Os passageiros podem embarcar no navio por esta rampa. Todas as aberturas nas rampas ou entre estas deverão ser mínimas de modo a garantir a segurança dos passageiros. Deverão ser colocados corrimãos e apoios rebatíveis na zona de acesso dos passageiros. Os corrimãos deverão ser colocados de forma que seja possível fechar a rampa sem a necessidade de fechar os corrimãos.

O navio deverá ser dotado de um sistema de emergência que permita a elevação da rampa e o seu respetivo fecho, na eventualidade de falha de potência do seu sistema primário.


A superfície superior da rampa de popa deverá conter barras anti escorregamento ou ser pintada com tinta *epóxi* antiderrapantes aprovadas pelo proprietário.

Nas torres de fixação da rampa será aplicado escada de acesso e plataforma para efetuar trabalhos de manutenção no sistema de movimentação e no sistema de antiabertura (trancas).

O sistema hidráulico será equipado com equipamentos de alta pressão para funcionamento contínuo.

Será fornecido um conjunto de ferramentas para efeitos de substituição e manutenção dos diversos componentes mecânicos e acessórios do sistema de acionamento da rampa.

O fornecedor da rampa será a empresa MacGregor.

		e-	33
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

1.96 Portas de Aço

1.97 Portas Estanques nas Anteparas

As portas deslizantes, estanques à água, deverão ser de tipo aprovado pela Classe/ DGRM e possuir capacidade, tanto de operação por comando remoto desde a ponte, como de operação local em ambos os lados da antepara. A largura mínima da abertura será de 800mm.

A porta estanque à água existente entre a casa das máquinas e a oficina/compartimento das máquinas auxiliares deverá ter uma largura de abertura de 1000mm, de modo a permitir a passagem de maquinaria da casa das máquinas, para o compartimento das máquinas auxiliares, que posteriormente poderá ser removida através da escotilha existente acima da oficina.

Deverá existir um painel de indicação de situação atual de portas estanques (abertas/fechadas) no posto de controlo principal e no de emergência. Existirá um alarme sonoro, ativado aquando do fecho das portas estanques.

1.98 Portas – Entradas de Passageiros no costado

Serão colocadas quatro pares de portas para os passageiros no convés principal, de acordo com o indicado no desenho de arranjo geral. Os standards de construção deverão ser conforme especificado pela Classe, consoante a localização e altura ao nível da água, de construção em alumínio ou fibra de vidro, com uma largura de abertura de 900mm, com uma vigia de 450mm de diâmetro e com acessórios em aço inox, resistentes à corrosão.

As portas de passageiros do convés deverão ser colocadas de modo lateral em ambos os bordos.

1.99 Janelas

1.100 Janelas Geral

Todas as janelas deverão ser do tipo com armação metálica (aço inoxidável ou alumínio) soldada à estrutura, com suportes de vidro em aço inoxidável e acessórios também em aço inoxidável.

1.101 Janelas – Espaços de Passageiros

		e-	34
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

Os salões dos passageiros deverão ter janelas de vidro padrão colocado do lado de fora dos bordos do navio. As janelas deverão ter vidro certificado para incêndios de acordo com os regulamentos da Classe/DGRM, onde necessário, nomeadamente nos caminhos de evacuação e salvamento.

Janelas de escape de emergência deverão ser instaladas no navio de modo a satisfazer os requisitos necessários.

Todas as janelas deverão estar equipadas com persianas ou cortinas.

Deverá ser fornecido um vidro de substituição para cada tipo de janela. Janelas de tamanho idêntico, mas com espessuras de vidro diferentes deverão cada uma delas receber um vidro de reserva.

As janelas do salão do convés principal deverão ser de tipo e construção aprovada pela classe/DGRM, adequadas para o uso no primeiro pavimento da superestrutura e deverão ser equipadas com proteções móveis em alumínio contra tempestades.

As janelas do salão de passageiros do convés superior deverão ser de tipo e construção aprovada pela classe/DGRM, adequadas ao uso num 2.º pavimento de uma superestrutura fechada e guarnecidas com portas de tempestade.

Os vidros das janelas do navio, serão do tipo de escurecido.

1.102 Janelas - Ponte

Todas as janelas deverão ser dotadas de aquecimento elétrico.

As janelas deverão estar dispostas de modo a proporcionar uma visibilidade excelente em todas as direções, de acordo com as diretrizes do Arranjo Geral.

As janelas da ponte, excetuando as das portas de acesso, deverão estar inclinadas para fora num ângulo não inferior a 10º e não superior a 25º relativamente à vertical.

A temperatura do vidro deverá ser controlada por meio de um interruptor on/ off.

As janelas deverão ser equipadas com persianas antirreflexos solar “Solar Solve” ou equipamento análogo e aprovado pelo proprietário.

		e-	35
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

As dimensões finais deverão ser acordadas com o proprietário por meio de um desenho/plano detalhado.

1.103 Escovas de limpeza de janelas

Todas as janelas da ponte, com exceção das janelas das portas, deverão estar equipadas com limpa-vidros Wynn Straight Line do tipo C (com motor interno) ou equivalentes. Os interruptores deverão estar colocados em três painéis localizados, um a vante e os outros dois em cada uma das consolas de comando das asas, deverão ter duas velocidades de operação e ser ativados individualmente. O interruptor da consola de cada asa deverá somente ativar/ desativar o limpa-vidros das janelas em torno dessa mesma.

1.104 Sistema de lavagem de vidros

Todas as janelas com limpa-vidros deverão ser também equipadas com sistema de lavagem com água da marca HEPWORTH MARINE – SERIE 5010. Este sistema deverá ser abastecido por água doce, de temperatura controlada, fornecida pelo navio, e ser controlado através dos painéis de controlo dos limpa-vidros.

1.105 Vigias

Onde necessário, serão instaladas vigias com 450mm de diâmetro, circulares ou de forma oval com 0,16m² de área de vidro, consoante escolha do proprietário e deverão estar equipadas com tampas de fecho.

1.106 Patins de Acesso

Em portas com braçola superior a 300mm de altura são requeridas rampas e patins, quer pelo exterior da porta, quer pelo interior. As portas dos passageiros deverão ser adequadas ao acesso a cadeiras de rodas. Poderão ser usadas braçolas rebatíveis no convés principal, de modo a facilitar o acesso a cadeiras de rodas, desde que em conformidade com os requisitos da sociedade classificadora.

1.107 Escadas

Todas as escadas deverão ter o menor declive possível, dentro dos limites práticos existentes e deverão ser guarnecidas com corrimãos de apoio em ambos os lados. O declive das escadas dos passageiros não deverá exceder os 45°.

A dimensão mínima da largura das escadas deverá estar em conformidade com os requisitos do DGRM e da convenção SOLAS para navios de passageiros.

		e-	36
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

Os caminhos de evacuação principais que guiam os passageiros até aos pontos de reunião deverão ser protegidos por anteparas estruturais resistentes ao fogo de acordo com o requerido pela SOLAS para navios de passageiros.

Deverão ser providenciados meios de acesso ao salão de passageiros localizado no tombadilho, a pessoas portadoras de deficiência física, nomeadamente recorrendo a uma plataforma elevatória de escadas ou similar.

1.108 Troncos de Escada

Todas as escadas deverão ter corrimãos adequados.

As escadas do salão de passageiros deverão ser seguras para crianças (nomeadamente diminuindo os espaços entre varões de corrimão mais baixos, etc.).

1.109 Outras escadas e Patins - Geral

As escadas verticais em aço, degraus, apoios de pé, etc. deverão ser instaladas, conforme necessidade, de modo apropriado, em todos os compartimentos, tanques, casa das máquinas, casa do impulsor de proa, oficina de máquinas, casa do leme, etc.

1.110 Varandins

Os espaços abertos do segundo tombadilho deverão ser equipados com balaustradas de alumínio. O espaçamento entre o convés e o corrimão mais baixo não deverá exceder os 230mm. O corrimão do topo da balaustrada deverá ser um tubo de 40mm de diâmetro, enquanto que os varões abaixo deste deverão ser de 15mm de diâmetro. Os balaústres serão perfis barra de secção 65 x 15mm. Os balaústres deverão ser perfurados de modo a permitir a passagem dos varões dos corrimãos e biselados no topo de modo a receber o tubo do corrimão principal.

Deverão ser implementadas balaustradas de construção similar na zona aberta a ré do convés superior, sendo o espaçamento entre varões não superior a 230mm. Todos os corrimãos/balaustradas instalados em zonas de acesso a passageiros deverão ser do tipo com varões verticais de modo a garantir a segurança de crianças.

Deverão ser instalados, na parte exterior da ponte de comando (vante e ambos os bordos), varões de tubo de 40mm de diâmetro de apoio e para uso de ganchos de segurança de cintos de arnês, com o propósito de permitir a limpeza e manutenção do exterior da ponte.

		e-	37
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

Os corrimãos dos espaços internos deverão ser em aço inox escovado ou polido.

Os corrimãos são necessários ao longo de todo o navio, desde os compartimentos de passageiros, passando pelas acomodações da tripulação até aos espaços das máquinas do navio.

Serão colocados corrimãos nas consolas das asas da Ponte de Comando e nas extremidades da consola central.

Os corrimãos nos espaços de maquinaria deverão ser do tipo varão sólido de secção circular (30mm O/D) em aço brilhante e aparafusado a balaústres de aço.

Os corrimãos deverão ser curvados nas extremidades ao chegarem ao seu ponto de término.

No teto da ponte existirá um varandim em alumínio a toda a volta, com altura mínima de 1200mm.

1.111 Estrados

Chapas de liga de alumínio anodizado com padrão de xadrez/gotas deverão ser colocadas, sobre suportes de aço macio adequados, na zona da casa das máquinas, compartimento do impulsor de proa, oficina e paiol de armazenamento da casa das máquinas, casa do leme e em qualquer outro local onde seja requerido o acesso seguro para inspeção, reparação e manutenção de maquinaria, veios, rolamentos, tanques, estações de tratamento de águas residuais, etc.


As chapas de piso deverão ser posicionadas num nível horizontal que confira o maior pé-direito possível, mas também num nível onde não sejam requeridos degraus para passar por cima de válvulas e encanamentos.

Serão instalados, painéis rebatíveis por meio de dobradiças, nas zonas do piso de chapas que estejam sobre válvulas, filtro de areias, etc. Estes painéis deverão ser projetados para permanecer numa posição vertical direita quando abertos.

Em geral, as válvulas terão varetas de extensão.

1.112 Defensas

Será colocada, ao nível do convés principal, uma defesa de aço com secção do tipo quadrada com uma espessura de 12mm. A chapa de defesa terá internamente esquadros de reforço, espaçados de 600 em 600 mm.

	e-	38
	Projeto	E-FERRY
	Relatório	ALINE-V07
	Data	30/10/2024

A chapa do forro na zona das defensas entre a baliza, será de 10 mm de espessura.

Deverão ser colocados esquadros de reforço nas balizas na zona das defensas como indicado no desenho de secção mestra, para cada baliza.

As extremidades deverão ser biseladas de modo que a defesa se adapte melhor às linhas do casco e assim não constituir qualquer tipo de obstrução que pudesse prender o navio ao cais aquando do acostamento. As defensas deverão contornar as alhetas de bombordo e estibordo até à popa, de modo a proteger os cantos do painel de popa.

As defensas terão que obrigatoriamente ficar mais salientes que toda borda falsa, por forma a evitar que a mesma seja danificada.

Adicionalmente a defesa em aço à volta do convés principal, também deverá ser instalada no costado abaixo do convés principal, várias defensas em aço de espessura de 12mm com orientação a 45º em relação a linha do convés de secção do tipo de meia cana.

No painel de popa será aplicado várias defensas de borracha em secção em D, sendo segura no local por meio de parafusos em aço inox que a atravessam e a prendem com porcas (aço inox) a barras de aço que estão soldadas ao casco.

1.113 Cabeços de Amarração

Deverão existir 9 (nove) cabeços duplos de amarração (Os cabeços serão do tipo standard que obedeça aos requisitos abaixo) localizados nas seguintes posições:

- A vante no primeiro tombadilho, a bombordo e estibordo – cinco cabeços
- A ré no convés, a bombordo e estibordo – quatro cabeços

Os cabeços de amarração bem como a estrutura do convés serão projetados para um **SAFE WORKING LOAD (SWL) mínimo de 25 toneladas**, deverão ser adequados aos cabos de amarração usados e aos esforços exigidos. A estrutura do convés por baixo das posições das mesas dos cabeços deverá ser reforçada por meio do aumento da chapa de convés associada e da colocação de reforços adicionais intercostais para o SWL definido anteriormente.

1.114 Buzinas tipo “Panamá”

Serão instaladas 9 buzinas tipo panamá: na amura da borda falsa no nível do primeiro tombadilho, bombordo, estibordo a vante; e a ré, bombordo e estibordo no convés.

		e-	39
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

Os cabos de amarração deverão ser de 64mm de diâmetro, constituídos por 8 cabos entrelaçados e com uma tensão mínima de cedência de 500 kN. As buzinas e reforços por baixo do convés deverão ser dimensionados de acordo com a tensão de cedência dos cabos usados.

As buzinas do tipo panamá bem como a estrutura do convés serão projetados para um **SAFE WORKING LOAD (SWL) mínimo de 25 toneladas.**

1.115 Buzinas com rolos

Serão instaladas 4 buzinas com rolos: nas amuras da borda falsa no nível do primeiro tombadilho a vante nos bordos de bombordo e a estibordo a; e a ré nos bordos de bombordo e a estibordo no convés principal.

As buzinas com rolos bem como a estrutura do convés serão projetados para um **SAFE WORKING LOAD (SWL) mínimo de 25 toneladas**

1.116 Mastros e Esticadores

1.117 Mastros

Será fabricado um mastro de sinais em alumínio.

O mastro de sinais será equipado com luzes de navegação, radares e diversos, será colocado no extremo de ré da ponte.

Será aplicado uma escada com proteção quebra costas, para acesso aos diversos equipamentos existentes no mastro para efeitos de manutenção.

Será instalado no mastro de sinalização fixação para hastear 4 bandeiras simultânea.

Na ré do navio será aplicado um mastro para hastear a bandeira portuguesa.

1.118 Antenas

Deverão ser instaladas consoante os requisitos. Todas as antenas deverão ser do tipo chicote. As antenas deverão ser posicionadas de acordo com as recomendações do fabricante de modo a prevenir interferências/conflitos.

	e-	40
	Projeto	E-FERRY
	Relatório	ALINE-V07
	Data	30/10/2024

Deverão ser marcadas no piso as zonas com perigo de exposição a radiação aquando da operação de equipamentos.

1.119 Pintura, Proteção Catódica, Marcas, etc.

1.120 Pintura

A especificação da tinta e espessura do revestimento deverá ser acordada com o proprietário.

- Todas as tintas deverão ser aplicadas sob a direção dos inspetores do fabricante de tintas que irá supervisionar a aplicação das tintas.
- Todos os trabalhos de pintura deverão ser aprovados pelo fornecedor de tintas.
- Não deverão ser efetuados trabalhos de pintura quando estes não cumprirem com as condições impostas pelo fornecedor de tintas.

O sistema de pintura e a espessura das camadas de tinta, particularmente no casco de aço, deverão ser escolhidos de modo a assegurar uma pintura de alta qualidade e vida prolongada, requerendo uma manutenção mínima num período de tempo de até cinco anos.

O esquema de pintura a utilizar deve conter os elementos e obedecer às especificações do esquema que se apresenta em Anexo I, a título de exemplo.

O casco deverá ter um acabamento com uma camada de tinta antivegetativa do tipo silicone (4 anos de garantia) sobre as camadas de tintas epóxi e primário.

Todo o aço deverá ser decapado com SA2.5 e receber a camada de tinta adequada de primário, antes do início do processo de pintura.

Todas as pinturas em pavimentos expostos à intempérie, com exceção do convés, deverão ter um acabamento antiderrapante de dois componentes de polyvinyl sobre o primário apropriado, etc.

O convés principal deverá conter um antiderrapante sobre o primário apropriado.

As pinturas dos interiores deverão ser com tintas *epóxi puro*.

Todos os espaços de maquinaria que não estejam pintados com *epóxi* receberão pintura retardante de fogo. As chapas de piso não deverão ser pintadas ou receber o primário.

	e-	41
	Projeto	E-FERRY
	Relatório	ALINE-V07
	Data	30/10/2024

Todo o aço galvanizado e alumínio deverão receber um primário adequado antes de ser aplicada a primeira demão.

Todas as cores e especificações das tintas deverão cumprir com os requisitos do proprietário/consultores. Deverá ser dada especial atenção a:

- Revestimentos dos tanques de água doce
- Todos os tanques de combustível deverão ser decapados, limpos e receber um revestimento de parafina líquida
- Revestimentos dos tanques de águas cinzentas
- Revestimentos dos tanques de águas negras

1.121 Pintura das Máquinas

Toda a maquinaria deverá vir pintada de fábrica de acordo com o esquema de cor definido pelo proprietário. O tipo de tinta usada deverá ser compatível com o equipamento de pintura do fabricante.

1.122 Pintura dos Encanamentos

Todos os encanamentos, exceto tubos de cobre com menos de 25mm de diâmetro, deverão ser pintados a branco e marcados com sistema de cores identificativo ao longo de todo o comprimento da linha desse sistema de encanamentos.

Ver códigos de cor na secção 2.8.

1.123 Proteção Catódica

As superfícies externas abaixo da linha de água e tanques de lastro deverão ser protegidas contra a corrosão por meio do sistema convencional de ânodos de sacrifício em zinco. Os ânodos deverão oferecer proteção efetiva ao longo de 4 anos, sendo substituídos após este período. Os ânodos serão ligados a barras de ligação ao casco.

O número de ânodos de sacrifício e as suas posições ao longo do casco deverão estar de acordo com as recomendações do fabricante. As recomendações incluem o número, dimensão e posição de ânodos, de modo a proteger o casco, lemes, veios, hélices, caixas de mar e propulsores de proa.

As linhas de veios terão um sistema de proteção catódica por ligação ao casco da CATHELCO, com respetivo medidor de voltagem por linha veio.

		e-	42
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

1.124 Nomes, Marcas

1.125 Nomes e Marcas Geral

Serão cortados em chapa de 6mm e soldados ao casco do navio: o nome do navio, porto de registo, conjunto de identificação, marcas de calado e marcas de bordo livre, de acordo com os requisitos do DGRM.

As marcas de calado e bordo livre deverão ser colocadas na posição apropriada.

A marca de bordo livre será fabricada em chapa de aço inox.

O casco deverá estar adequadamente marcado para inspeção IWS (In water survey) de acordo com os critérios da classe e bandeira portuguesa.

1.126 Marcas e Nomes nos Rufos

Serão colocados dois emblemas da Região Autónoma dos Açores de 1500mm de diâmetro nos rufos do navio, fabricado em papel autocolante resistente às intempéries.

O símbolo e nome da empresa do proprietário será feito em chapa de 8 mm de aço inox, de acabamento polido e aparafusada à superfície dos dois rufos.

O desenho dos emblemas a colocar nos rufos será fornecido pelo proprietário.

1.127 Avisos

Placas informativas de: avisos, indicações, emergências, zonas de fumadores/ não fumadores, instruções de segurança, etc., deverão ser fornecidas e colocadas a bordo pelo construtor, de acordo com os requisitos da classe/DGRM e proprietário para este tipo de navios. Todas estas placas de informação deverão estar escritas, tanto em língua portuguesa, como em inglesa.

1.128 Sinalética

Toda a sinalética do navio deverá estar escrita, tanto em língua portuguesa, como em inglesa, sendo do fabricante EVERLUX.

	e-	43
	Projeto	E-FERRY
	Relatório	ALINE-V07
	Data	30/10/2024

2. SECÇÃO 200 – SISTEMAS PRIMÁRIOS DO NAVIO

Nota: Só se procederá ao início do aprestamento de encanamentos, após aprovação de todos os planos de sistemas de encanamentos pela parte do proprietário e consultores. Os sistemas associados às máquinas principais e auxiliares deverão ser aprovados pelos fabricantes das mesmas.

2.1 Sistemas de Encanamentos - Geral

Os sistemas principais do navio são:

- Esgoto
- Baldeação
- Incêndio
- Refrigeração por água salgada
- Água doce
- Ar comprimido de serviço
- Hidráulicos
- Águas negras e cinzentas
- Encanamentos de enchimento, respiro e sondagem
- Instrumentação de Medida
- Óleo Lubrificante
- Ventilação

2.2 Aprestamento de Encanamentos

Todos os encanamentos devem estar apoiados/ suportados adequadamente.

Todas as penetrações de tubos em anteparas deverão ter acessórios de passagem aprovados pela classe, do género Roxtec ou equivalente.

As caixas de areia deverão ser de bronze, com grelhas de aço inoxidável. Os filtros das linhas de esgoto devem ser de bronze, com grelhas de aço inoxidável. Cada tubo de sucção de esgoto deverá passar por filtros individuais.

Material dos encanamentos	
<i>Sistema hidráulico</i>	Aço inoxidável exterior e aço carbono (interior) - sem costuras.
<i>Sistema de esgoto</i>	tubo em aço galvanizado sem costuras (<i>schedule 80</i>).
<i>Sistema de água salgada</i>	tubo em aço galvanizado sem costuras (<i>schedule 80</i>).

	e-	44
	Projeto	E-FERRY
	Relatório	ALINE-V07
	Data	30/10/2024

<i>Sistema de água doce</i>	Fria – cobre ou plástico (ABS).
	Quente – cobre e com isolamento térmico.
	SISTEMA DE ARREFECIMENTO DAS MÁQUINAS – TUBO EM AÇO GALVANIZADO SEM COSTURAS (SCHEDULE 80).
<i>Sistemas águas negras</i>	PLÁSTICO (ABS) ONDE PERMITIDO PELA CLASSE, CASO CONTRÁRIO SERÁ AÇO GALVANIZADO (SCHEDULE 40).
<i>Sistemas águas cinzentas</i>	PLÁSTICO (ABS) ONDE PERMITIDO PELA CLASSE, CASO CONTRÁRIO SERÁ AÇO GALVANIZADO (SCHEDULE 40).
<i>Sistema de óleo lubrificante</i>	AÇO – ESTIRADO E SEM COSTURAS (SCHEDULE 40).
<i>Tubos de ar comprimido de serviço</i>	BAIXA PRESSÃO – COBRE. ALTA PRESSÃO – AÇO – ESTIRADO E SEM COSTURAS.
<i>Embornais exteriores</i>	AÇO INOXIDÁVEL

Nota 1: Tubos de enchimento e respiros de tanques serão em geral em aço macio galvanizado.

Os respiros dos tanques deverão ser providos com cabeças de ventilação automáticas da marca Winteb.

Nota 2: Encanamentos exteriores deverão ser evitados. Todos os encanamentos deverão ser internos e acessíveis. Os encanamentos do convés dos veículos não deverão ser colocados ao longo sob o primeiro tombadilho, exceto locais aprovados pelo proprietário.

Nota 3: Todos os encanamentos no exterior serão em aço inoxidável.

2.3 Válvulas e Acessórios

As válvulas e acessórios serão de alta qualidade.

As válvulas em sistemas de águas – esgoto, cinzentas, salgada, doce, lastro deverão ser de bronze. As válvulas escolhidas deverão minimizar os efeitos de corrosão galvânica.

		e-	45
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

As válvulas no sistema de óleo lubrificante será em aço inoxidável e à prova de fogo.

Válvulas em plástico reforçado poderão ser usadas em encanamentos de plástico reforçado.

Qualquer válvula de acesso difícil deverá ser provida de haste, de modo a poder ser operada com facilidade. As hastes das válvulas não deverão constituir obstrução a caminhos de acesso. Qualquer haste de válvula que atravesse o convés dos veículos ficará embutida em recesso adequado.

2.4 Material de Juntas e Uniões

Deverão ser adequados ao serviço pretendido e geralmente como especificado nos parágrafos relevantes.

2.5 Isolamento de Encanamentos

Encanamentos localizados em posições sujeitas a baixas temperaturas que poderão provocar problemas e falhas no sistema, deverão ser, de modo adequado, isolados termicamente.

Encanamentos que, em operação, fiquem quentes e constituam assim um perigo para a tripulação, deverão ser corretamente e termicamente isolados,

2.6 Encanamento Galvanizado

Todos os encanamentos galvanizados deverão ser limpos em banho de ácido e lavados.

Nos sistemas de encanamentos, onde seja especificado a utilização de aço galvanizado, este deverá ser efetuado por processo de imersão a quente após fabricação, de acordo com o padrão ISO 1461:2009 para processos de revestimentos galvanizados por imersão a quente de peças em aço. Especificações e métodos de testes.

Fica sujeito à aprovação do proprietário a reparação das zonas dos encanamentos onde o galvanizado seja danificado por soldadura ou para disfarçar pequenas alterações, etc., com aplicação de duas demãos de galvanização a frio.

2.7 Paragem local e remota de bombas

As bombas, ventiladores, etc. serão equipados com paragens locais e à distância de acordo com os requisitos da classe/ DGRM.

	e-	46
	Projeto	E-FERRY
	Relatório	ALINE-V07
	Data	30/10/2024

2.8 Paragem emergência de bombas

As betoneiras de paragem de emergência deverão estar bem sinalizados e localizados na ponte de comando e na sala dos quadros elétricos principais adjacente à saída de emergência.

2.9 Códigos de cor para identificação de encanamentos

Todos os encanamentos serão pintados de branco ao longo de todo o seu comprimento. Nos tubos galvanizados deverá ser aplicada uma demão de primário adequado, antes de receberem a pintura de acabamento.

Nos compartimentos das máquinas e onde os encanamentos sejam visíveis deverá ser identificados utilizando as cores padrão da IMO para cada sistema, (em conformidade com a norma ISO 14726).

Os encanamentos serão marcados com setas indicativas da direção do escoamento e do tipo de fluido/ produto que está no seu interior.

2.10 Caixas de Mar

Deverão ser projetadas consoante o requerido e providas com respiro. As caixas de mar deverão conter grelhas em poliuretano, ou aço inoxidável, resistente à corrosão por água salgada e aceite pelo proprietário. Deverão ser instalados ânodos de zinco, dentro das caixas de mar, para um período de vida útil de quatro anos. No mínimo deverão instaladas três unidades.


Serão montadas três caixas de mar na casa da máquina.

2.11 Filtros Circuito Água Salgada

Serão montados filtros nas saídas das caixas do mar antes do coletor, com rede em aço inox e abertura fácil para efetuar a limpeza.

Serão aplicados filtros de rede em aço inox, de pequena dimensão e de abertura fácil para limpeza, nas entradas do sistema de arrefecimento por água salgada dos seguintes equipamentos:

- Máquinas elétricas principais;
- Geradores elétricos auxiliares;

		e-	47
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

- Impulsores de proa;
- Estabilizadores;
- Sistema do ar condicionado;
- Arrefecimento das mangas dos veios;
- Caixas redutoras.

2.12 Bombas - geral

Todas as bombas deverão ser montadas em apoios flexíveis, com ligações aos encanamentos de tipo flexível, aprovadas pela classe, de acordo com o sistema e tipo de utilização.

2.13 Sistema de Esgoto

2.14 Sistema de Esgoto - Geral

Os encanamentos de sucção de esgoto e respetivas bombas de esgoto deverão ser instalados cumprindo com as regras da sociedade classificadora e autoridade de bandeira (DGRM), incluindo a directiva 2010/36/CE, de 1 de junho.

Todas as bombas deverão ter o corpo e rotor em bronze, e veio em aço inox.

2.15 Bombas de Esgoto

Serão instaladas duas bombas independentes de acionamento elétrico para serviços gerais, esgoto, baldeação e incêndio. Estas bombas serão instaladas na casa das máquinas e ligadas aos sistemas, de modo a que qualquer uma delas consiga aspirar de, e para, um qualquer dos sistemas independentemente da outra.

Uma destas bombas independentes de Esgoto/Incêndio poderá ser substituída por uma acionada por motor, adequada aos requisitos da classe e da directiva 2010/36/CE, de 1 de Junho.

Deverá ser colocada uma bomba auto aspirante nos compartimentos que não possuam aspiração de esgoto e cuja saída seja posicionada fora do compartimento onde estão localizadas as caixas de mar e respetivos tubos de aspiração, seguindo os requisitos da directiva europeia 2010/36/CE, de 1 de junho.

2.16 Bomba de Incêndio de Emergência

		e-	48
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

A bomba de emergência de incêndio deverá ser auto-aspirante e de arranque automático. Deverá ter acionamento a motor elétrico e estar situada em local conveniente e fora da casa das máquinas, cumprindo com os requisitos da classe e a diretiva 2010/36/CE, de 1 de Junho.

2.17 Bomba de Esgoto de Emergência

Deverá ser fornecida uma bomba de esgoto de emergência independente, localizada fora da casa da máquina e de acionamento elétrico, cuja alimentação será através de meios exteriores à casa da máquina, cumprindo com os requisitos da classe e a diretiva 2010/36/CE, de 1 de Junho.

2.18 Bombas de Esgoto e Incêndio - Manómetros

As bombas de esgoto e de incêndio deverão ser dotadas de instrumentação de leitura remota, com manómetros de pressão e de vácuo.

2.19 Sistema de Esgoto e de Águas Oleosas

2.20 Sistema de Esgoto e de Águas Oleosas - Geral

Deverá ser instalado um sistema de águas oleosas constituído por bomba e um tanque.

O sistema de águas oleosas deve ser concebido de modo a reter as águas oleosas a bordo do navio e descarregá-las, apenas em porto, para dentro de recipientes apropriados colocados no convés ou para uma cisterna de resíduos.

As aspirações requeridas são:

- Do sistema de esgoto;
- Do sistema de água salgada;
- Do tanque de águas oleosas;
- Todos os compartimentos abaixo do convés principal, terão aspirações diretas.

Todas as aspirações deverão ter grelhas em aço inoxidável.

Descargas:

- Para o tanque de águas oleosas;
- Para a estação de enchimento/ descarga de recipientes localizada no convés principal;

	e-	49
	Projeto	E-FERRY
	Relatório	ALINE-V07
	Data	30/10/2024

- Descarga de emergência para a caverna da casa das máquinas, quando o tanque de águas oleosas estiver completamente cheio.

2.21 Estação de Enchimento de Recipientes de Águas Oleosas

Esta estação será localizada no convés dos veículos onde as descargas das águas oleosas serão efetuadas, compreendendo os seguintes elementos:

- Comando local e remoto de arranque/paragem da bomba;
- Mangueira do tipo de agulheta de abastecimento de combustível com válvula na extremidade de modo a controlar a descarga para recipientes;
- Tubo de descarga no convés de veículos, ligado diretamente ao tanque de águas oleosas, que permita a ligação à cisterna exterior de modo a remover as águas oleosas.

2.22 Bomba de Águas Oleosas

Será instalada uma bomba elétrica auto-ferrante para o sistema de águas oleosas.

O projeto do sistema de águas oleosas, incluindo a bomba, deverá cumprir com os atuais requisitos da Classe e da Marpol. A capacidade da bomba e do sistema deverá ser projetada de forma a esvaziar o tanque de águas oleosas em menos de 20 minutos.

A bomba deverá ter comando local e remoto de arranque e paragem. O comando remoto deverá estar localizado na estação de enchimento.

2.23 Sistema de Baldeação

O sistema primário de baldeação deverá estar ligado ao sistema de água doce quente (com controlo central de temperatura) e com válvulas localizadas a vante e a ré do convés de veículos, a vante no primeiro tombadilho na zona da amarração, a ré adjacente à antepara do salão dos passageiros e no segundo tombadilho por ré da Ponte.

O sistema secundário de baldeação é alimentado através do coletor do sistema de incêndio, localizado a meio navio no convés principal.

Deverão ser fornecidas duas mangueiras de 30m de comprimento e 20mm de diâmetro de boa qualidade, com ligações e agulhetas reguláveis nas extremidades, que deverão ser estivadas em suportes colocados dentro de paióis ou em recessos (para lavagem com água quente).

	e-	50
	Projeto	E-FERRY
	Relatório	ALINE-V07
	Data	30/10/2024

2.24 Sistema de Combate a Incêndios

Deverão ser instalados no navio sistemas de combate a incêndios, de tipo aprovado, e de acordo com os requisitos da classe e da Directiva 2010/36/CE, de 1 de Junho. Os sistemas de combate a incêndios deverão incluir o seguinte:

Um sistema de encanamentos adequado para alimentar as bocas-de-incêndio. As bocas-de-incêndio serão posicionadas ao longo do navio de modo a que qualquer parte deste seja protegida por, pelo menos dois jatos de água proveniente de duas agulhetas. Deverá ser fornecida, pelo menos uma mangueira, por cada boca-de-incêndio instalada a bordo.

Um equipamento difusor de espuma com o seu respetivo tanque de armazenamento de espuma AFFF, colocado a ré no primeiro tombadilho.

Um sistema independente de *drencher* no convés dos veículos de acordo com os requisitos da classe/ DGRM. Com sistema que possibilita a conexão de água doce para limpeza dos encanamentos após testes.

Um sistema de *sprinklers* de baixa pressão NOVENCO de acordo com as regras da classe/ DGRM. O sistema deverá ser projetado de modo a conferir a proteção aos interiores / exteriores dos salões de passageiros, casa do leme e todos os compartimentos adjacente ao convés dos veículos. Todos os caminhos de acesso ou de evacuação deverão estar protegidos por este sistema de *sprinklers*. O sistema de *sprinklers* deverá ser abastecido por um coletor principal, com válvulas de seccionamento para cada extremidade do navio.

Um sistema de supressão de incêndios do tipo NOVEC1230 ou equivalente na casa das máquinas principais, incluindo os rufos e espaço do gerador de emergência.

Extintores de incêndio nos espaços de máquinas, serviço e acomodações de acordo com as regras da classe.

Deverão ainda ser fornecidos e posicionados fatos de combate a incêndio em Nomex, com os equipamentos complementares de acordo com os requisitos da classe e da diretiva 2010/36/CE, de 1 de Junho.

As bombas elétricas de serviços gerais, esgoto, baldeação e incêndio, duas deverão ser posicionadas na casa das máquinas e uma na área técnica a ré, com controlo de arranque e paragem na ponte de comando, assim como também no convés a ré (arranque apenas).

A bomba de incêndio de emergência deverá ter servomotor próprio com comando de arranque/paragem local e remoto.

		e-	51
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

As mangueiras e agulhetas de incêndio deverão estar posicionadas junto das respetivas bocas-de-incêndio, em caixas resistentes de fibra de vidro.

Existirá uma bomba para manter a linha de incêndio sempre em pressão. O tanque de compensação será em aço inoxidável 3016L.

2.25 Sistema de Lastro

2.26 Lastro Sólido

Poderá ser colocado no navio, com a aprovação do proprietário, lastro sólido fixo para fins de cumprimento dos critérios de estabilidade ou de correções no caimento. O lastro sólido será composto de lingotes de aço fundido a serem estivados de modo seguro numa estrutura selada de aço alojada no duplo fundo, em localização adequada.

A estiva do lastro deverá ser aprovada pela Classe, DGRM e pelo proprietário.

2.27 Sistema de Lastro líquido

Será montado quatro tanques de lastro à ré da navio, individualmente a cada bordo a fim de se permitir que se efetue a correção do caimento e adorno do navio, para que este seja colocado na condição mais económica, enquanto em operação, atendendo ao número e peso dos veículos carregados.

Deverá ser montado um processo de proteção catódica no sistema em referência.

O sistema de controlo de lastro será automatizado e acionado por painel controlo na ponte de governo.

Será aplicado nos tanques o sistema de calibração do volume por processo de automação para a verificação de quantidade de água salgada no interior dos tanques.

2.28 Sistema de Esgoto dos Equipamentos Hidráulicos

Deverá ser instalado um sistema de esgoto de óleo hidráulico feito os seguintes equipamentos:

- PowerPack do sistema hidráulico dos estabilizadores.

O sistema será constituído por bomba e estará ligado ao tanque de óleos usados.

		e-	52
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

2.29 Impulsores de proa

Os dois impulsores de proa poderão ser acionados através de motores elétricos.

2.30 Válvulas de Corte Rápido

As saídas do tanque óleo de lubrificação deverão estar dotadas de válvulas de corte rápido operadas hidráulicamente.

O painel de operação deverá ficar numa localização adequada e adjacente ao espaço onde está o gerador de emergência do navio.

2.31 Sistemas de refrigeração

2.32 Refrigeração de água

O arrefecimento das máquinas elétricas principais, das máquinas dos grupos geradores auxiliares, caixas redutoras, quadro elétrico principal e secundários, será efetuado através de permutadores de calor usando água doce/ água salgada aspirada das caixas de mar.

O sistema de arrefecimento deverá ser projetado com possibilidade de efetuar o *cross over* e com capacidade adicional, de modo a aumentar a fiabilidade do sistema, para que, no caso de falha de uma unidade de arrefecimento ou bomba, seja possível continuar o abastecimento de água arrefecida às máquinas, evitando a sua paragem. As máquinas principais e dos grupos geradores deverão ser dotados de bombas de água de refrigeração de *standby*.

2.33 Sistemas Sanitários e de Águas Domésticas

2.34 Água Doce - Geral

O sistema deverá ser constituído por dois hidróforos de água doce.

As bombas dos hidróforos deverão ser instaladas como bomba em serviço/ bomba em *standby*, de velocidade variável, com válvulas de retenção na saída e entrada e sendo o sistema do circuito de água doce acionado por interruptores de pressão.

A água fria deverá ser canalizada para onde for requerida ao longo do navio.

	e-	53
	Projeto	E-FERRY
	Relatório	ALINE-V07
	Data	30/10/2024

A água quente deverá ser fornecida onde necessária, por meio de um sistema de circuito fechado principal, que terá uma bomba elétrica de circulação de 3kW e um reservatório de aquecimento, com controlo termostático, e capacidade para 500 litros.

Deverão ser instaladas saídas de água quente no convés para fins de lavagem do navio pelo exterior.

O sistema deverá trabalhar a uma pressão de serviço de 3,0 – 5,0 bar.

Deverá ser instalada uma válvula de pressão de segurança no reservatório de aquecimento, ligada por encanamento na sua descarga ao poço de esgoto.

O circuito de água de doce deverá contemplar um sistema de esterilização por UV, antes das saídas de água para o consumo da cozinha, lavatórios das casas de banho do navio e bar.

As tomadas de ligação do lavatório da cozinha do lavatório de bar e da máquina de café do bar deverão ser equipadas com filtro de água potável (partículas de carvão e esterilização por UV).

O sistema de esterilização por UV o painel de controlo estará localizado na sala de quadros elétricos.

2.35 Encanamentos de Água Doce

Os encanamentos para água doce deverão ser em cobre, sempre que possível. Caso seja necessário o recurso a encanamentos de aço, nomeadamente para atravessar anteparas, o tubo de aço deverá ser galvanizado a quente.

2.36 Sistema de Água Sanitária

sistema deverá funcionar com água doce, proveniente do sistema de águas doce doméstica.

2.37 Esgoto / Águas Cinzentas e Águas Negras

Os esgotos da cozinha e dos lavatórios da tripulação deverão efetuar a descarga por gravidade a descarga para o tanque de águas cinzentas. A estação de tratamento de águas residuais será biológica do tipo PECO FACET serie VTP.

O sistema de encanamentos das águas cinzentas será em tubo de plástico ABS.

	e-	54
	Projeto	E-FERRY
	Relatório	ALINE-V07
	Data	30/10/2024

Todos os ralos serão encaminhados para o tanque de águas cinzentas. Deverá ser dada especial atenção à instalação e acessos a pontos de limpeza.

O tanque de águas cinzentas deverá estar localizado no duplo fundo do navio e ter uma capacidade aproximada de 5 m³ (a ser confirmado após escolha do equipamento da estação de tratamento de águas negras e cinzentas), equipado com linha de ventilação e sistema de sondagem com alarme de nível alto. O tanque deverá ser provido de pelo menos duas portas de visita para acesso e ser construído de modo que seja possível aplicar pintura de alta qualidade.

Deverá ser instalada uma (1) bomba de trasfega, que transfira de modo automático as águas do tanque de águas cinzentas para a estação de tratamento de esgotos, para a borda, abaixo da linha de água, ou para a estação de descarga dotada de uma ligação para terra do tipo *MARPOL* localizada na garagem do navio.


Todas os sanitários deverão estar ligados ao sistema de descarga por vácuo com utilização de água doce.

O sistema de encanamentos do esgoto deverá ser de plástico ABS, sempre que esteja localizado fora da casa das máquinas. A linha de esgoto deverá ser drenada até à estação de tratamento através de coletor dotado de válvulas de seccionamento por instalação sanitária e purgas de acesso para a resolução em que haja casos de entupimento. De acordo com os requisitos da classe não poderão ser instalados na casa das máquinas tubos de ABS.

A estação de tratamento de esgoto será instalada na zone de vante da navio e será combinada com um tanque de recolha e uma unidade de tratamento químico. O tanque de recolha será em aço inox e irá receber o esgoto através de duas bombas maceradoras elétricas.

As águas tratadas pela estação de esgoto serão depois descarregadas via coletor para o tanque de esgoto, ou para descarga à borda do navio localizada a bombordo e abaixo da linha de água, ou para a estação de descarga no convés dotada de uma ligação para terra *Internacional MARPOL*.

O tanque de esgoto estará localizado no duplo fundo da casa das máquinas, com uma capacidade aproximada de 5 m³ (capacidade a ser confirmada em conjunção com a especificações da estação de tratamento de resíduos selecionada). O tanque deverá ter respiro e sistema de sondagem com alarme de nível alto instalado. O tanque deverá ser construído com pelo menos duas portas de visita e de modo a que seja possível a aplicação de esquema de pintura no seu interior com tintas de alta qualidade.

	e-	55
	Projeto	E-FERRY
	Relatório	ALINE-V07
	Data	30/10/2024

O tanque de esgoto deverá ser dotado de sistema de lavagem automático de água a alta pressão Butterworth ou equivalente que permita limpar o tanque.

Os sistemas de águas negras e cinzentas do navio deverão cumprir na sua totalidade os últimos requisitos da IMO. O equipamento deverá ser de tipo aprovado pela IMO MEPC 159 (55).

2.38 Aberturas de Resbordo, Embornais e Drenos

2.39 Aberturas de Resbordo

Serão efetuadas aberturas de resbordo dotadas de portas de mar adequadas ao nível do convés, de acordo com os requisitos da classe/DGRM. As aberturas de resbordo deverão possuir uma grelha e deverão estar dotadas de uma porta de mar com borracha, de abertura num só sentido, de modo a permitir a rápida descarga de águas contidas no convés principal e impedir o ingresso de água exterior em sentido contrário. As áreas das aberturas de resbordo, em cada bordo do navio, deverão cumprir com as áreas mínimas requeridas pelos regulamentos aplicáveis, no que diz respeito a navios de passageiros com convés de veículos tipo aberto. As mesmas devem ser montadas de forma a evitar empeno aquando da sua abertura com o Navio a navegar em condições adversas.

2.40 Embornais e Drenos – Espaços Internos

Todos os espaços acima do convés principal deverão ter um sistema de drenagem adequado.

O topo da ponte, o segundo tombadilho, o primeiro tombadilho e o topo dos rufos deverão estar equipados com embornais que permitam o escoamento de águas para o pavimento imediatamente abaixo destes.

Áreas abertas a vante e ré do primeiro tombadilho deverão estar dotadas de embornais e drenos de grande dimensão (mínimo tubo DN65 em alumínio ou ABS) de acordo com as regras da classe.

Os embornais dos pavimentos deverão ser providos de grelhas em latão, de modo a prevenir a entrada de objetos que os possam entupir.

Se necessário, deverão ser instalados tampões de limpeza.

		e-	56
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

Todos os embornais que efetuarão passagem entre pavimentos, serão diretos não sendo aceite descarga para o ralo de pavimento.

As descargas dos embornais tem de evitar ficar na vertical das portas da borda.

Existirá uma calha de dreno no sentido de toda a boca, sensivelmente a meio do CARDECK.

2.41 Tubos de Enchimento, Respiro e Sonda

2.42 Tubos de Enchimento - Geral

Acima do convés principal, todos os encanamentos de enchimento exteriores e respetivos acessórios serão em aço inoxidável. Deverão ser colocadas chapas em latão identificativas nos encanamentos.

Os tubos de enchimento a ré, no convés, deverão ter flanges e tampas em aço inox, com a respetiva identificação do tanque ao qual o enchimento diz respeito, gravada no topo.

Os tubos de enchimento na borda falsa deverão estar ligeiramente acima do nível do convés, dotados de uma flange e tampa de aço inox, presa por corrente e com identificação gravada no seu topo.


Todos os tubos de enchimento de tanques de óleo deverão ter aparadeiras instaladas o mais baixo possível no convés, nas estações de enchimento de combustível, localizadas a bombordo e estibordo.

2.43 Enchimento dos tanques de água doce

Serão colocados tubos de enchimento nos dois bordos do navio. O enchimento deverá ser efetuado via ligação de encaixe rápido entre a mangueira de enchimento e os encanamentos do navio.

2.44 Enchimento de tanques de Óleo Lubrificante e Hidráulico

Serão em aço inoxidável acima do convés e aço macio abaixo do convés, provido no topo com uma flange e tampa de aço inox, presa por corrente e com identificação gravada no seu topo. Os pontos de enchimento dos tanques principais de combustível deverão estar localizados nas estações de enchimento a bombordo e estibordo, providas cada uma delas de aparadeiras que previnam derramamentos no convés. Os encanamentos de ligação da

	e-	57
	Projeto	E-FERRY
	Relatório	ALINE-V07
	Data	30/10/2024

estação de enchimento até aos tanques de combustível de armazenamento são separados e isolados por válvulas.

2.45 Respiros

Todos os respiros deverão conter no topo, cabeças de ventilação em alumínio ou aço inoxidável aprovado se serão da marca Winteb.

Deverão ser colocadas, em todas as cabeças de ventilação, placas em latão com a identificação do tanque gravada nestas.

Os tubos de respiro deverão sair do topo do respetivo tanque, com o cuidado de garantir sempre que estes tenham um declive positivo, ou na pior situação um declive neutro.

2.46 Tubos de Sondagem

Os tubos de sondagem deverão ser em aço inox, com a respetiva identificação gravada em chapas de latão.

As tampas dos tubos de sondagem deverão ser do tipo rasas ao convés, e em aço inox. No caso dos tubos de sondagem do tanque de águas doces e dos tanques de óleo, estes deverão ser elevados, de modo a prevenir a contaminação.

As varetas de sondagem devem estar convenientemente fixas no topo dos tubos de sondagem e serem claramente marcadas com escala em litros.

2.47 Sensores de Leitura

Ver ponto 1.45.3

2.48 Sistema de Lubrificação

As caixas redutoras serão abastecidas por gravidade através do tanque alto de óleo com nível de fácil monitorização durante o enchimento. Deverão ser colocadas válvulas de corte rápido nas máquinas para o enchimento e drenagem de óleo. Todas as máquinas deverão ser equipadas com filtros do tipo centrífugo.

A capacidade do tanque será de 2 m3.

2.49 Ar Comprimido de serviço

		e-	58
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

Deverá ser instalado um sistema de distribuição em anel fechado de ar comprimido a 8 bar, adequado para operar ferramentas, etc. O ar comprimido será fornecido por compressor elétrico arrefecido a ar, do tipo parafuso da marca ATLAS COPCO, com capacidade mínima de 10m³/hora a 1200 rpm. e deverá ter um tanque de armazenamento incorporado.

Deverá também ser fornecido um secador de ar com uma capacidade de 10m³/hora.

Deverão ser colocadas saídas de ar comprimido adjacentes às cinco ligações de água doce externas do sistema de baldeação e em todos os compartimentos das máquinas.

2.50 Sistema de Ventilação e climatização

O sistema AVAC será projetado para as seguintes condições ambientais:

Inverno	
Temperatura do ar exterior:	+5 °C com 90% de HR
Temperatura do ar interior:	+18°C a + 22°C com 50% de HR
Verão	
Temperatura do ar exterior:	+ 35°C com 90% de HR
Temperatura do ar interior:	+ 18°C a + 22°C com 50% de HR

O fornecimento de ar fresco nos espaços para passageiros, tripulação e espaços operacionais não deverá ser inferior a 8 litros/seg. /pessoa, baseado na ocupação máxima de cada compartimento.


Deverá ser providenciado um sistema de ar condicionado na ponte, áreas destinadas a passageiros e tripulação.

As casas das baterias serão dotadas de sistema de ar condicionado.

2.51 Sistema de Ventilação

O sistema de ventilação dos compartimentos da casa da máquina e auxiliares a casa da máquina deverá ser projetado de modo a limitar a temperatura desses espaços, a 15°C acima da temperatura ambiente, de acordo com os requisitos da classe. As condutas, registos, grelhas, sistema de orientação de caudal e fecho, serão em aço inoxidável.

Em geral, as válvulas automáticas de corta-fogo (fire-dampers) e as grelhas das entradas de ventilação serão em aço inox e de acordo com as regras.

	e-	59
	Projeto	E-FERRY
	Relatório	ALINE-V07
	Data	30/10/2024

2.52 Ventilação na Casa da Máquina

Deverão ser instalados ventiladores com motores elétricos a 1500 rpm, alimentados por corrente trifásica a 400V, lateralmente na casa das máquinas com fácil acesso, em condutas provenientes das grelhas de entradas de ar existentes nos rufos, posicionados a bombordo e estibordo na casa da máquina. O arranque dos ventiladores deverá ser progressivo, e estes deverão ter controlo de velocidade e serem reversíveis.

A conduta de ventilação será em chapa de aço inoxidável, com saídas providas de grelhas ajustáveis direcionais e volumétricas. Não sendo aceite chapa de aço galvanizado

Chapas de atenuação de ruído na entrada das condutas na parte superior dos rufos serão em aço inox, não sendo aceite chapa de aço galvanizado.

As condutas não deverão constituir elementos obstrutivos ao acesso e operação dentro da casa da máquina.

Todas as grelhas deverão ser de aço inoxidável e as suas tampas deverão ser estanques, construídas em aço galvanizado (imersão a quente). Os restantes acessórios (dobradiças e fechos) serão em aço inox.

Deverá ser realizado um ensaio ao funcionamento do sistema de ventilação por meio de teste com fumo para verificar a sua eficácia.


2.53 Ventilação no compartimento do Impulsor de Proa

O compartimento do impulsor de proa deverá ser ventilado por meio de conduta estrutural localizada na antepara de vante da superestrutura. A ventilação de entrada deverá ser forçada e a exaustão deverá ser natural.

As ventilações deverão estender-se verticalmente, acima do convés, até a uma altura que satisfaça os requisitos da classificadora no que diz respeito a pontos de alagamento.

2.54 Ventilação na Ponte de Comando

A ponte deverá ser equipada com um sistema de ar condicionado adequado à utilização em navios e ao ambiente marinho, com unidades independentes de arrefecimento instaladas no pavimento ou nas anteparas.

	e-	60
	Projeto	E-FERRY
	Relatório	ALINE-V07
	Data	30/10/2024

2.55 Ventilação nos Salões de Passageiros e Enfermaria

Deverá ser instalado um sistema de ar condicionado adequado à utilização em navios e ao ambiente marinho, com unidades independentes de arrefecimento instaladas no pavimento ou nas anteparas, nos espaços dos passageiros.

O sistema para a Enfermaria obedecerá aos mesmos requisitos mas é independente do anterior.

2.56 Ventilação na Cozinha / Messe

Na cozinha / messe deverá ser instalado ventilação natural e extração forçada por extrator.

2.57 Ventilação nas Casas de Banho

Deverão ter ventilação natural e extração forçada por extrator.

A extração de ar das casas de banho pode ser efetuada em conjunto por tronco comum.

2.58 Ventilação na Sala de Quadros Elétricos Principais

A sala de quadros elétricos principais será equipada com um equipamento de ar condicionado elétrico e independente. Esta unidade deverá ser adequada à utilização em navios e ao ambiente marinho.

2.59 Ventilação em Paióis e Espaços Vazios

É necessária aplicação de ventilação natural.

2.60 Ventilação na Casa do Leme e Compartimentos Auxiliares de Maquinaria

O compartimento da máquina do leme e o compartimento das máquinas auxiliares / oficina da casa da máquina deverão ser ventilados mecanicamente.

As condutas de ventilação da casa da máquina do leme deverão subir, atravessando o convés principal integradas na estrutura de suporte da rampa de popa, até uma altura adequada, onde receberão as respetivas grelhas de admissão/exaustão e meios de fecho.

As grelhas de admissão/exaustão deverão ser colocadas na parte interior da estrutura da rampa de popa, por forma a diminuir a exposição à surriada.

		e-	61
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

A ventilação da casa da máquina do leme deverá ter 3 modos de operação, modo manual, modo automático em que funcionará assim que for ligado o sistema de operação da rampa de popa, e o modo off.

As condutas de ventilação do compartimento das máquinas auxiliares / oficina da casa da máquina deverão atravessar a antepara estanque da casa da máquina e ser depois direcionadas para os troncos de admissão/exaustão da casa da máquina, subindo ao longo deles, atravessando o convés principal, até uma altura adequada, onde receberão as respetivas grelhas e meios de fecho.

2.61 Ventilação Pique de Proa

É necessária aplicação de ventilação natural.

2.62 Grelhas Exteriores e Portas de Tempo

Serão em aço inoxidável. As dobradiças e fechos serão em aço inoxidável.

Onde quer que haja grelhas ou portas de tempo para ventilação inacessíveis, deverão ser instaladas tampas de fecho herméticas dentro dos troncos de ventilação correspondentes, operadas por alavanca em local acessível.

A utilização de grelhas móveis será preferível à utilização de portas de tempo nas grelhas de ventilação.

2.63 Sistema de Aquecimento

O aquecimento de todos os compartimentos para passageiros e tripulação será obtido por meio de unidades de aquecimento elétrico existentes nas unidades de ventilação de cada compartimento.

		e-	62
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

3. SECÇÃO 300 – ACOMODAÇÕES, PAIOIS, FERRAMENTAS E APRESTAMENTO

3.1 Arranjo

O construtor deverá preparar e desenvolver o desenho do arranjo geral.

3.2 Pé direito entre pavimentos

As alturas livres entre pavimentos e tetos não deverão ser inferiores a 2100 mm, onde seja necessária uma movimentação total e livre.

3.3 Decoração

Todas as acomodações deverão ter uma aparência agradável, com esquemas de cores e padrões de acordo com a escolha do proprietário, mas seleccionadas de acordo com a gama de produtos apropriados e disponibilizada pelo construtor e/ou fornecedor de aprestamentos.


O construtor deverá preparar projeto de decoração para aprovação do proprietário, fornecendo cores e amostras para os espaços a aprestar, incluindo painéis de anteparas, tetos falsos, portas, estofos, cadeiras, mobiliário, cortinas e revestimentos para pavimentos. Deverá ser fornecida uma versão inicial da decoração com a proposta do construtor.

Todas as anteparas, revestimentos de tetos, etc., deverão ser de construção em painéis incombustíveis, de construção e certificação aprovada para o uso em navios de passageiros de acordo com os requisitos da SOLAS. Deverão ser do tipo Promat, Norat ou material equivalente.

O aprestamento deverá cumprir na totalidade com os requisitos da classificação e com Convenção SOLAS para navios de passageiros, tendo em conta o transporte de um mínimo de 250 passageiros.

O aprestamento interior, sistemas de isolamento e materiais usados em todos os espaços aprestados deverão cumprir com todas as regras da convenção SOLAS. Em geral todos os materiais usados deverão ser incombustíveis.

3.4 Equipamentos e material de Limpeza e de Pintura

		e-	63
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

O estaleiro fornecerá um conjunto de equipamentos e material de limpeza e pintura, a acordar com o proprietário.

3.5 Forros das Anteparas dos Alojamentos, tetos, pisos, portas, acabamentos de carpintaria, outros.

De acordo com o projeto de interiores.

3.6 Forros das Anteparas no Interior dos Espaços

Todas as anteparas estruturais deverão ser de aço e alumínio, sendo as restantes de construção adequada em sanduíche, mas não incorporando materiais que possam causar a infiltração de água até ao núcleo. Os forros das anteparas e dos tectos de classe B e C deverão ser de construção em sanduíche de material incombustível do tipo Promat, Norac, R&M Shiptec ou equivalente, em conformidade com os requisitos da Convenção SOLAS.

As anteparas deverão ser colocadas em calhas próprias, que por sua vez estarão soldadas em chapas de 100mm de altura existentes acima do piso do chão e abaixo do piso de teto.

3.7 Revestimentos

Os espaços de passageiros, casas de banho, acomodações, messe de tripulação, cozinha e ponte de comando deverão ser revestidos com painéis em sanduíche, incombustíveis e com acabamento decorativo de um dos lados. Deverão ser painéis Promat, Norac, R&M Shiptec ou construção equivalente de acordo com a Convenção SOLAS.

Os revestimentos deverão ser instalados em calhas soldadas a barras de perfil retangular existentes acima do piso do chão e abaixo do piso de teto.

O revestimento deverá ser aberto nas zonas com janelas. As caixas de janela deverão ser moldadas em fibra de vidro. Os parafusos de fixação das caixas deverão ser em aço inox. As caixas das janelas deverão ter uma aparadeira incorporada.

3.8 Tectos

Os tetos dos espaços de passageiros, acomodações, sala de estar da tripulação, ponte, casas de banho e cozinha, deverão ser cobertos por um sistema de painéis incombustíveis com recessos para incorporar os diversos pontos de iluminação.

		e-	64
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

Deverá ser colocado material isolante sobre os painéis deste sistema. O sistema deverá ser de painéis do tipo Promat, Norac, Dampa, Danacoustic, R&M Shiptec ou equivalente construídos em conformidade com a regulamentação da SOLAS.

A chapa de acabamento do tecto exterior do car-deck, bem como a sua estrutura de suporte será em aço inoxidável.

3.9 Pavimentos

3.10 Espaços Internos para Passageiros

Os pavimentos deverão ser revestidos com um sistema de pavimento flutuante de espessura mínima, para atenuação de ruído e no seu topo uma placa de nivelamento dotada de um revestimento, colado, em vinil de alta resistência do tipo Altro ou semelhante. Todas as costuras deverão ser soldadas. Os lados e extremidades do pavimento deverão ter rodapés apropriados soldados corretamente ao piso.

O sistema de pavimento flutuante deverá ser Sika Cufadan, R&M, ou equivalente.

3.11 Espaços Externos para Passageiros

Todos os pavimentos externos deverão ter um revestimento antiderrapante.

3.12 Cozinha e Acomodação

Tal como nos espaços dos passageiros.

3.13 Ponte de Comando

Tal como nos espaços dos passageiros com pavimento em vinil de alta durabilidade, colocado sobre painéis incombustíveis de um piso falso com 300 mm acima do piso de alumínio para facilitar a passagem de cabos, encanamentos, etc. Deverão ser instalados painéis amplos.

3.14 Casas de Banho

Todos os espaços das casas de banho deverão estar dotados de pavimento antiderrapante em vinil de alta durabilidade, soldado termicamente e montado num piso de 35mm de espessura. Deverão ser colocados rodapés curvos de modo a prevenir inundações. Os painéis de revestimentos deverão terminar ao chegar aos rodapés.

		e-	65
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

Deverá ser colocado um embornal nos lados ou centro do espaço das casas de banho.

Todas as portas deverão ter uma abertura de passagem de 600mm (largura), exceto as portas de acesso à instalação sanitária destinada a portadores de deficiências motoras que deverão ter no mínimo 850mm de largura mínima.

3.15 Portas dos Alojamentos

3.16 Portas Exteriores - Geral

O aro da porta construído em aço inox deverá ter uma altura de 2000mm acima do nível do piso do convés, nos espaços destinados a passageiros.

A altura das soleiras da porta, deverá corresponder ao mínimo requerido para a prevenção de entrada de águas nos espaços adjacentes, mas deverão ser projetadas de modo a facilitar o acesso a cadeiras de rodas.

Deverão ser usadas portas para exteriores em plástico reforçado a fibra de vidro (PRFV) ou em construção de alumínio – dependendo da aprovação da classe/DGRM. As portas terão uma janela na sua metade superior. Onde requerida classe de resistência ao fogo as portas serão de aço inoxidável ou alumínio com isolamento.

Todos os acessórios e componentes das portas serão em aço inoxidável.

3.17 Portas – Espaços de Passageiros


As portas de acesso aos salões de passageiros deverão ter no mínimo uma largura de passagem de 900mm.

3.18 Portas – Casas de Banho

As portas deverão ser de tipo adequado, compatíveis com o sistema de painéis. Deverão ser construídas em aço inoxidável, com todos os acessórios também em aço inoxidável.

3.19 Portas – Ponte de Comando

As portas da ponte de comando deverão ser de alumínio ou plástico reforçado a fibra de vidro (PRFV), estanques e dispor de janelas com dimensão mínima de 600mm x 600mm.

		e-	66
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

3.20 Portas – Classe A e B

As portas interiores de classe A e B de resistência ao fogo instaladas nas áreas de alojamentos deverão ser em conformidade com o tipo aprovado pela SOLAS e com os requisitos da Classe. O fabrico das portas deverá ser seleccionado em concordância com as anteparas interiores e revestimentos, sendo os acabamentos das portas de acordo com o projeto de decoração. As portas de classe A e B deverão ser TNF Saajos, Alvedor ou de fabrico semelhante. Todos os acessórios deverão ser em aço inoxidável.

3.21 Ferragens

3.22 Fechaduras

Todas as portas exteriores incluindo as escotilhas deverão estar providas de fechaduras ou ferrolhos com cadeados. Os cadeados deverão ser fornecidos. Todos os acessórios e componentes serão em aço inox.

Deverão ser fornecidas vinte chaves mestras.

As casas de banho deverão ter portas com mecanismo interno de fecho, com indicadores de estado pelo exterior e com a possibilidade de serem abertas por meio de chave pelo exterior.

3.23 Puxadores de Portas

Todos os puxadores de portas serão de aço inox maciço.

3.24 Dobradiças

As dobradiças serão de aço inoxidável com cavilhas e parafusos em aço inox. Cada porta terá três dobradiças no mínimo.

3.25 Esperas para Portas na posição aberta / Meios de Fecho

Todas as portas deverão ser dotadas de sistema de espera com travamento automático em aço inox, quando abertas. As portas corta fogos deverão ter sistema de espera magnético de modo a que sejam libertas por meio de sensor remoto e local ligado ao sistema de deteção de incêndio.

		e-	67
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

Os cacifos, armários, etc., deverão ter mecanismos de mola de retenção. Todas as portas deverão estar equipadas com mecanismos de fecho.

3.26 Cabides

Serão instalados 6 cabides na cozinha do navio.

Serão instalados 4 cabides na ponte de comando.

3.27 Vários

Deverão ser colocadas placas identificativas em todos os acessos a compartimentos, espaços, etc. Essas placas deverão estar localizadas sobre os aros das portas.

Todos os acessórios, fixações, etc., deverão ser de boa qualidade marítima (aço inoxidável ou outro material anticorrosivo) e adequado à sua finalidade.

3.28 Isolamentos

3.29 Isolamento – Térmico e Fogo

Todas as anteparas, tetos e pisos dos compartimentos habitáveis deverão ser isolados. Isto inclui os salões dos passageiros, a ponte de comando, a messe da tripulação, a cozinha, as acomodações dos tripulantes, etc.

Todas as secções do casco que se encontrem por detrás de painéis deverão ser isoladas termicamente, sendo o isolamento fixo por pinos soldados na chapa. Todas as costuras deverão estar seladas.

A proteção estrutural contra incêndios deverá ser das classes A60, A30, A15, B30, etc., consoante o requerido pelas regras de proteção estrutural contra incêndios da Convenção SOLAS para navios de passageiros e de acordo também com os critérios da Classe/DGRM. O isolamento de proteção estrutural contra incêndios do teto da casa das máquinas e por baixo do primeiro tombadilho na zona dos veículos deverá ter um acabamento em folha metálica de alumínio.

3.30 Ruído e Vibração

Deverão ser tomadas todas as medidas práticas possíveis para minimizar os níveis de ruído no navio. Deverá ser dada especial atenção à construção de anteparas, revestimentos/forros, acessórios de acomodações, etc., e à configuração dos

	e-		68
	Projeto	E-FERRY	
	Relatório	ALINE-V07	
	Data	30/10/2024	

sistemas de encanamentos e condutas de ventilação, de modo a evitar transmissão de ruído/barulho.

Deverá ser dada particular atenção ao isolamento acústico, térmico e de vibrações. Deverá ser feito um esforço razoável de modo a cumprir com os limites recomendados pela Classe/DGRM no que diz respeito a estas matérias.

O nível de ruído nos espaços seguintes deverá ser minimizado e não deverá ser superior aos níveis permitidos pelo código da IMO para níveis de ruído a bordo de navios, resolução A.468 (XII).

Os níveis de ruído deverão ser registados conforme definido nas provas de mar.

O construtor deverá fornecer ao proprietário, durante a fase de desenvolvimento de projeto, um cálculo estimado dos valores de ruído espectáveis. Os cálculos deverão ser efetuados por uma companhia especializada na área, tal como a ODS ou a Scan-Vibra.

Compartimento	Nível aceitável
Sala dos quadros eléctricos principais	85 DB
Casa das máquinas	112 DB
Compartimento do impulsor de proa	110 DB
Ponte de comando	70 DB
Cozinha / Messe da tripulação	75 DB
Salões de passageiros	69 DB
Pavimentos exteriores de passageiros	75 DB

O projeto do sistema de propulsão, incluindo as máquinas principais, caixas redutoras, veios e hélices, deverá ser efetuado de modo a que o seu funcionamento esteja livre de qualquer forma crítica de vibração ao longo de toda a gama de velocidades de operação.

A vibração deverá ser mantida em níveis mínimos e aceitáveis, tendo especial atenção ao projeto global e detalhado da estrutura do navio, máquinas e aprestamento, de acordo com as recomendações do especialista em ruídos e vibrações escolhido, tanto em navegação como em manobra de aproximação ao cais.

Se for verificado durante as provas de mar, pela Classificadora e proprietário, que os valores de vibração ultrapassam os valores recomendáveis, então o construtor terá que, à sua custa, identificar a causa do problema e solucionar o mesmo por meio de modificações no projeto e na construção, até que o nível de vibração esteja dentro dos limites recomendáveis e exigidos pelo proprietário e classificadora.

		e-	69
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

Serão aplicados os limites de vibração definidos pela ISO6954 e, requeridos pela Classe. As medições de vibração deverão realizar-se de acordo com a ISO 6954.

As máquinas principais e auxiliares deverão ser montadas em apoios resilientes, anti vibratórios.

Todos os encanamentos/condutas de gases de escape deverão ser montados em apoios resilientes, anti vibratórios.

Os ventiladores das acomodações deverão ser montados em apoios resilientes, anti vibratórios.

As grelhas da ventilação da casa das máquinas deverão ser projetadas de modo a minimizar ruídos.

Os resultados finais das provas de mar deverão ser verificados por uma entidade independente.

Os resultados dos níveis de ruído e vibração deverão ser fornecidos no formato escrito, antes de o navio ser entregue ao proprietário.

O navio cumprirá com a seguinte notação de classe para vibrações e ruído: COMF NOISE 3, COMF VIB 3

3.31 Nível de Ruído no Convés de Veículos

Deverá ser dada atenção à posição dos ventiladores de admissão de ar, extracção de ar, etc., de modo a minimizar o ruído no convés dos veículos.

As grelhas da ventilação, aspiração de ar, não deverão ser colocadas pelo exteriormente ao navio.

O ruído no segundo tombadilho em condições de bom tempo e bom estado de mar não deverá ser superior a 75 dBa. Na necessidade de se aplicar isolamento para atenuar o ruído nos rufos da navio, o mesmo será protegido com chapa furada em aço inoxidável.

3.32 Proteção contra Incêndios

		e-	70
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

Os sistemas de isolamento de proteção estrutural contra incêndios e os sistemas de extinção de incêndios deverão cumprir com os requisitos da SOLAS para navios de passageiros e com as regras da classe/DGRM.

3.33 Arranjo da Ponte de Comando

A ponte de comando deverá ser dotada de consolas de controlo ao centro e em cada uma das suas asas. Deverá também existir uma consola central de controlo, com a monitorização das máquinas e instrumentos de navegação e uma mesa de cartas de navegação. O equipamento e controlos da ponte de comando deverão ser fornecidos como um sistema de controlo integrado de ponte por um fornecedor aprovado pelo proprietário, (Praxis ou fabricante equivalente).

3.34 Consolas

3.35 Consolas de Controlo

Três consolas – Consola principal ao centro e consolas auxiliares a bombordo e estibordo.

Cada consola de comando deverá ter os seguintes instrumentos e controlos:

- Controlos dos propulsores principais;
- Controlos dos impulsores de proa;
- Paragens de emergência das máquinas principais;
- Controlo dos limpos vidros;
- Comando do piloto automático;
- Indicadores da rampa de popa e controlo principal;
- Relógio;
- VHF;
- Sonda de Profundidade na consola frontal, com transdutor que permita a sua manutenção a nado. Repetidores de sonda nas asas da ponte;
- Sistema de *Public address* aos passageiros e microfone;
- Sistema de comunicação por Intercomunicador aos tripulantes e microfone;
- Radar (complementado com sistema ARPA) - Apenas na consola central;
- CCTV
- Indicador de direção e velocidade de vento;
- Repetidor da giro-bússola;
- Indicador de ângulo de leme;

		e-	71
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

- Indicador de velocidade;
- *Talkback* e telefone de indução
- *Apito*.

3.36 Consola Central

A ponte de comando deverá ter uma mesa de comando central onde estará instalada a consola principal de comando. Esta consola deverá alojar o sistema de monitorização do navio, equipamento de navegação e de comunicação.

Outros instrumentos, incluindo ajudas à navegação, etc., deverão ser colocados em painéis laterais a vante, virados para ré. Outros indicadores, mostradores, etc., deverão ser montados de acordo com os requisitos do proprietário.

O equipamento na consola de controlo central deverá incluir:

- Sistema de monitorização do navio;
- DGPS;
- Indicador de caimento e adorno;
- ECDIS;
- Controlo principal do sistema hidráulico de acionamento da rampa;
- Interruptor de homem morto;
- Interruptores de luzes (projetores, projetor de busca, iluminação exteriores, iluminação da ponte de comando);
- Barómetro (ecrã LCD);
- Painel de alarme de incêndio;
- *Public address*;
- Quadro de iluminação de emergência;
- Equipamento AIS;
- Equipamento GMDSS;
- Instrumentação das máquinas principais – ver secção 5.12;
- Relógio;
- VHF com seccionador digital de frequência e interface completo, com GPS diferencial e giro bússola de acordo com o regulamento 15 (b) da GMBS;
- Anemómetro;
- Navtex;
- Repetidor da giro bússola;
- Indicador de ângulo de leme da marca SIMRAD ou equipamento análogo e aprovado pelo proprietário;

		e-	72
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

- Odómetro;
- Sonda de profundidade com transdutor que permita a sua manutenção a nado;
- *Talkback* e telefone de indução.

O construtor deverá preparar um desenho detalhado do arranjo da ponte de comando numa fase inicial, de modo a ficar acordado a disposição geral de todos os equipamentos da ponte, arranjo das consolas, etc. As consolas da ponte deverão ser fornecidas como parte do sistema de controlo integrado de ponte.

Antes do início do aprestamento, deverá ser efetuada uma reunião entre proprietário e construtor com vista a definir a posição final dos equipamentos recorrendo a um modelo 3D da ponte. Sempre que possível, as consolas deverão ser montadas sobre o convés. Deverá ser evitada a instalação de consolas superiores (sobre cabeça).

Todas as consolas deverão ser fornecidas com luz interna de intensidade e brilho variáveis.

Deverão ser fornecidas uma seleção de cartas eletrónicas. A extensão do fornecimento deverá ser acordada com o proprietário, incluindo a área de navegação entre os Açores e Portugal Continental e a Carta detalhada do Arquipélago dos Açores.

Todas as tampas de cobertura do equipamento de ponte, motores, etc., deverão ter painéis de acesso apropriados.

3.37 Cadeiras da Ponte de Comando

Deverão ser instaladas duas cadeiras de piloto Norsap 1500 com *joystick* de comando incorporado num dos braços, pedestal ajustável e altura com amortecedor a gás, apoios de cabeça, braços e pés ajustáveis, calha de ajuste longitudinal à face do pavimento com acionamento elétrico, e uma cadeira giratória ao pé da mesa de cartas.

3.38 Radar

Serão instalados dois radares, um de banda S de 30kW e um de banda X de 25kW, com boa visibilidade à luz do dia. Os radares deverão incorporar ARPA e ser estabilizados por giro bússola.

		e-	73
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

3.39 Armário para Mariato

Deverá ser incorporado numa das consolas um cacifo para mariato de bandeiras.

3.40 Sinais RIEM

Deverá ser fornecido um conjunto conforme especificado no RIEM.

3.41 Agulha

Deverá ser instalada uma agulha magnética em bitácula com iluminação, na linha de centro a vante no teto da ponte, colocada de modo a que seja possível a visualização da rosa e da proa de qualquer um dos postos de comando. Deverá ser iluminada e dotada de periscópio na posição principal de controlo de leme.

Deverá ser fornecida uma agulha magnética de reserva.

Deverá ser instalada uma giro-bússola aprovada da marca NORTHROP GRUMMAN ou equivalente, complementada com repetidores localizados na posição de controlo de leme e em cada posição de controlo nas asas da ponte. A unidade deverá ter um interface com radar, piloto automático, GMDS etc.

A unidade em questão deverá ser corretamente fixada por meios de suportes e sinoblocos.

/azimutes nos 360 graus.

3.42 Mesa de Cartas

Deverá ser colocada uma mesa de cartas a ré na ponte de comando de acordo com o ilustrado no arranjo geral. Existirá um ponto de iluminação para a leitura de cartas de navegação.

3.43 Ponte de Comando – Vários

Deverão ser instalados, sempre que possível, armários encastrados sob as consolas e mesas, de modo a proporcionar o maior número de espaços de arrumação possível.

Os cabides, caixas de lápis, caixa de binóculos, prateleira de livro de registo, etc., deverão ser em madeira envernizada.

		e-	74
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

3.44 Espaços de Passageiros

A ser aprestado uma maquete seguindo o bom gosto, de acordo com a imagem institucional da empresa proprietária, com:

- Lugares sentados, em conforto, para o total de passageiros definido no arranjo geral, no mínimo 250 passageiros. Todos os assentos deverão ser confortáveis, totalmente acolchoados e estofados, robustos e à prova de fogo. Os assentos de passageiros serão West Mekan modelo WM900 ou equivalentes (com descanso de braços e cabeça). Os coletes salva-vidas deverão ser estivados por baixo dos assentos, sendo da marca REGATA;
- O proprietário deverá confirmar a escolha do tipo e cor dos assentos. Os estofos dos assentos deverão ser laváveis e em material que imite pele ou similar;
- Corrimãos – em aço inox escovado, alumínio ou madeira dura;
- Tapetes de alta durabilidade colocados em recessos no piso nas diversas entradas e adequados para a passagem constante de passageiros (Pedimat ou equivalente);
- Anteparas/Painéis de construção em sanduíche;
- Tetos falsos de construção modelar;
- Piso em Vinil de alta durabilidade soldado – Altro ou semelhante;
- As cores interiores das anteparas, tectos, cortinas, estofos, etc., devem ser ajustadas de modo a criar um ambiente iluminado e arejado, cuidadosamente selecionados de modo a coincidir com a escolha do padrão de cores do proprietário (respeitante às orientações decorativas e de requisitos de materiais em conformidade com SOLAS);
- 6 Ecrãs LCD's de 32 polegadas.

3.45 Cozinha / Messe

O equipamento deverá ser de encastrar com acabamento em aço inoxidável e deverá incluir:

- Micro-ondas;
- Frigorífico / Congelador;
- Exaustor de alto rendimento;
- Lavatório com caixa de gordura;
- Piso elevado revestido a vinil ou semelhante, com ralos e embornais de escoamento;
- Mesa de tampo laminado;
- Assentos para seis pessoas – bancos corridos acolchoados;

		e-	75
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

- Armários e gavetas com os acessórios adequados a navios;
- Rádio AM/FM com leitor, CD's e DVD's;
- TV ligada a antena multi direccional;
- Painel de repetidor de alarme das máquinas;
- Repetidor de VHF com dupla frequência de escuta;
- 1 Ecrã LCD de 32 polegadas.

3.46 Instalações sanitárias

Deverão existir, no convés principal e no primeiro tombadilho instalações sanitárias masculinas e instalações sanitárias femininas. Deverá também haver uma instalação sanitária adequada para portadores de deficiências motoras localizada no convés principal e no primeiro tombadilho, que também poderá ser usada como fraldário para bebés e que deverá ser equipada com alarme manual de chamada.


As instalações sanitárias femininas deverão ser aprestadas com:

- Duas sanitas de baixo consumo de água
- Um lavatório com válvulas de água quente e fria do tipo economizador de fecho automático
- Suportes para rolos de papel
- Um espelho
- Dois ganchos de cabide
- Corrimãos
- Sistema de ventilação
- Sistema de aquecimento
- Secador de mãos de ar quente
- Reservatórios para sabonete líquido
- Válvula de água quente e fria com acessórios de ligação.

As instalações sanitárias masculinas deverão ser equipadas de modo semelhante às femininas, excetuando o facto de serem equipadas também com dois urinóis.

Deverá ser instalada uma casa de banho com duche no espaço das acomodações da tripulação, por baixo do convés principal e uma instalação sanitária para a tripulação na ponte de comando, em conformidade com o ilustrado no desenho de Arranjo Geral.

3.47 Sistema de Lavagem por Pressão

		e-	76
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

Deverá ser fornecido um compressor de água quente para limpeza, de grande capacidade e robustez, instalado no compartimento dos auxiliares das máquinas por ré da casa da máquina, ligado a sistema de encanamentos rígidos com cinco ligações distintas distribuídas pelo navio de modo a permitir uma lavagem adequada. O compressor deverá ser alimentado por água doce.

Deverá ser fornecido um conjunto de mangueira e agulheta para o sistema de lavagem de alta pressão, com 30 m de comprimento, a ser estivado de modo adequado num tambor ou por sistema de gancho dentro de um armário.

O armário em referência deverá ser equipado com prateleira de armazenamento com capacidade para arrumo de duas latas de 25 litros de químicos.

Deverão ser reservados espaços de arrumação para aspiradores, esfregonas, vassouras, produtos de limpeza etc.

3.48 Enfermaria

A enfermaria deverá ser equipada com três conjuntos, tipo auto ambulância, carrinho para maca e maca, lavatório de mãos, armário farmácia e armários de armazenamento.

A enfermaria será dotada de três berços fixos, em aço inoxidável, para que as macas sejam instaladas nos mesmos.

3.49 Ferramentas

3.50 Oficinas

A oficina será instalada no compartimento das máquinas auxiliares por ré da casa da máquina e deverá ser aprestada de acordo com os requisitos do proprietário, contendo no mínimo o seguinte:

- Deverá ser construída uma bancada de trabalho equipada com torno e contendo diversos armários e gavetas encastrados, com dimensões aproximadas de 2m de comprimento por 1m de largura, a instalar na zona destinada a oficina;
- Torno manual de bancada de 150mm (6");
- Esmeriladora de bancada trifásica com duas mós, uma de polimento de 200mm (8");
- Engenho de furar trifásico (bucha até 25mm);

		e-	77
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

- Armário com bancada da marca BETA de grande capacidade para o arrumo de ferramentas construído em aço para ferramentas manuais, modelo: C55PB/3;
- Máquina de soldadura adequada para soldar aço e alumínio;
- Diversas prateleiras em aço a plicar por cima do tanque de combustível principal;
- Aplicação de armário de grandes dimensões em alumínio com portas de fecho, junto da antepara de ré do espaço em referência do bordo de bombordo;
- Deverá ser montado um sistema adequado de aspiração e extração de ar / pó.

Será remetido ao proprietário para aprovação, um desenho com arranjo dos equipamentos referidos anteriormente.

3.51 Ferramentas - Manuais

Para cada equipamento / máquinas deverá ser fornecido pela marca o conjunto de ferramentas especiais necessário para a realização da manutenção.

Será fornecido, com o navio, um conjunto abrangente de ferramentas, que se descreve no Anexo 2.

3.52 Acessórios de Convés

Caixotes de lixo – de montagem nas anteparas e a serem colocados no mínimo: 1 na ponte, 4 em cada salão de passageiros, 1 na sala dos quadros elétricos principais, 1 na cozinha / messe, 1 na oficina.

Deverão ser fornecidos dois aspiradores industriais do tipo húmido e seco – arrumado um por cada salão.

3.53 Equipamento de Navegação

O aprestamento de navegação deverá incluir:

- 2 Radares com ecrãs repetidores;
- 2 Radiotelefonos VHF com altifalantes na cozinha;
- 1 Sonda de profundidade;
- 1 Telemóvel;
- 1 Buzina de ar comprimido;
- 1 Rádio AM/FM – com leitor de CD's
- Um repetidor de rádio VHF instalado em cada consola das asas da ponte;
- Equipamento GMDSS para área marítima A2:
 - Um Sailor RT5022;

		e-	78
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

- Um sistema Sailor 5000 MF/HF 150,200 ou 500W;
- Dez Cinco Sailor SP3520 VHF portáteis;
- Três Sailor 3965 UHF Fire Fighter ATEX SOLAS
- Duas Sailor EPIRB;
- Duas Sailor SART II;
- 1 Odómetro com registo da velocidade e das distâncias percorridas, que inclua registo das distâncias totais e parciais percorridas;
- 1 conjunto de material de navegação composto por compasso, régua e esquadro de navegação;
- 1 unidade de binóculos 7x50, da marca STEINER, modelo: Commander Global.

Os rádios VHF e MF/HF deverão estar encastrados numa consola única, que inclui um painel de monitorização das baterias e iluminação de emergência. Deverão também ser instaladas as antenas e fontes de energia necessárias ao equipamento.

3.54 Peamento de Veículos

Deverão ser fornecidos acessórios para peamento, cabos e tensores de amarração/fixação de veículos, assim como também calços para viaturas da marca TEC Container CL10 ou equipamento análogo e aprovado pelo proprietário, a estarem estivados no espaço adjacente do convés de veículos.

Os pontos de fixação dos cabos deverão ser colocados de modo a fornecer o peamento adequada a 9 viaturas ligeiras e 7 viaturas ligeiras mais 2 veículos pesados.

3.55 Equipamento de sinalização Óptica

3.56 Bandeiras

De acordo com os requisitos da COLREGS e do DGRM.

3.57 Balões

De acordo com os requisitos da COLREGS e do DGRM.

3.58 Luzes de Navegação

De acordo com os requisitos da COLREGS e do DGRM. O fornecedor deverá ser a Aqua Signal ou similar.

		e-	79
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

3.59 Equipamento de Sinalização Aldis

Serão fornecidas duas lanternas Aldis de sinais de luz, de acordo com as regras os regulamentos.

3.60 Equipamento de Sinalização Acústica

3.61 Buzina

De operação a ar comprimido e segundo os requisitos da classe/DGRM. Será da Typhon ou fabricante equivalente.

3.62 Sino

Tipo a ser acordado com o proprietário e da DGRM.

3.63 Relógio

Deverá ser instalado um sistema de relógio centralizado, do tipo WEMPE, com repetidores em todos os espaços dos passageiros e tripulação. Um relógio de repetição, externo de grande dimensão deverá ser colocado na extremidade de ré do primeiro tombadilho, numa posição proeminente sobre o convés dos veículos.

3.64 Medidor de caimento

O navio deverá ser equipado com um aparelho eletrónico (C-Tech ou similar) para determinar com exatidão o caimento e o adornamento do navio a qualquer instante.

Este instrumento (do tipo pendular ou giroscópio) deverá permitir rapidamente ao comandante a determinação do caimento e do adornamento do navio e a taxa de variação de caimento e do adornamento, para avaliar da necessidade, ou não, de ajustar os conteúdos dos tanques.

3.65 Bancos de Passageiros Exteriores

Nos pavimentos exteriores deverão ser instalados bancos de plástico resistentes a raios UV e com capacidade para sentar no mínimo 60 passageiros. Os assentos serão Modell Møbler AS do tipo Senja Outdoor ou bancos semelhantes, adequados para uso no exterior.

		e-	80
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

3.66 Avisos, Marcas e Sinais.

Todos os avisos, publicações, instruções, sinais, etc., necessários e requeridos pela classe/DGRM deverão ser colocados a bordo pelo construtor. Estes anúncios deverão ser inscritos em material aprovado e serão escritos em duas línguas: português e inglês.

		e-	81
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

4. SECÇÃO 400 – FERROS, AMARRAÇÃO, SALVAMENTO, COMBATE A INCÊNDIO, ETC

4.1 Equipamento de Fundear

Todo o equipamento de fundear deverá cumprir com as regras da Classe e DGRM.

4.2 Molinete

Deverá ser instalado um molinete elétrico duplo, localizado como ilustrado no arranjo geral.

As rodas de conchas deverão ter embraiagem e ser providas de travões de operação manual de acordo com os requisitos da Classe.

Deverá ter duas velocidades de operação.

O motor elétrico deverá ser colocado abaixo do convés e o veio de transmissão deverá atravessar o convés através de um bucim estanque.

4.3 Ferros

Os ferros deverão ter a dimensão e peso em conformidade com as regras da Classe, e de elevado poder de fixação. Deverá ser fornecido um ferro de reserva, a ser armazenado em terra.

Os ferros deverão ser estivados junto ao costado na zona da proa. Deverão ser colocadas chapas de aço inoxidável de grau 316L (não polido) de maior espessura, na zona de embate e estiva do ferro, com arestas boleadas e proteção na passagem dos escovéns.

4.4 Amarra do Ferro

As amarras dos ferros deverão ter o comprimento estipulado pelos requisitos da Classe e ser de grau U2.

As amarras serão galvanizadas.

4.5 Tensores de Amarra

		e-	82
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

Serão instalados, ligados à mesa do molinete, dois tensores do ferro com mecanismo de fuso e gancho na ponta, de modo a que seja possível colocar a amarra sob tensão destes, depois do ferro devidamente estivado. Estes tensores serão em aço inoxidável.

4.6 Equipamento de Amarração

Serão instalados 4 cabrestantes elétricos, posicionados de acordo com o desenho de arranjo geral. Os cabrestantes deverão ser operados por comandos locais. Deverão no mínimo ter uma força de tração de 5 toneladas e uma velocidade de 0,25 m/s.

Será fornecido um cabrestante completo de reserva.

4.7 Buzinas do tipo Panamá

Serão instaladas 5 buzinas do tipo panamá, três a vante e duas a ré. As buzinas deverão ser dimensionadas para a passagem de cabos de 64mm de diâmetro, com um valor mínimo de tensão de cedência de 500kN.

4.8 Buzinas do tipo de Rolete

Serão instaladas 4 buzinas do tipo rolete, duas a vante e duas a ré. As buzinas deverão ser dimensionadas para a passagem de cabos de 64mm de diâmetro, com um valor mínimo de tensão de cedência de 500kN.

4.9 Cabos de Amarração e de Reboque

Deverão ser fornecidas quatro cabos de amarração entrançados de 8 ou 12 cordões, com 220 metros de comprimento. Dois cabos de 44mm e uma tensão mínima de cedência de 328kN e dois cabos de 60 mm e uma tensão mínima de cedência de 583kN

Os cabos deverão ser da melhor qualidade e aprovados pelos requisitos da sociedade classificadora, de acordo com o numeral de equipamento calculado para o navio ou no mínimo conforme definido no parágrafo anterior.

Os cabos de amarração deverão ser estivados de modo adequado sobre o convés em carretéis ou cestos.

Deverá também ser fornecido um cabo de reboque com as seguintes características: 180 metros de comprimento e tensão de cedência mínima de 174 kN.

		e-	83
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

O cabo de reboque deverá ser estivado num carretel apropriado alojado no paiol de proa.

4.10 Equipamento Salvação

Todo o equipamento de salvação deverá estar de acordo com os requisitos da SOLAS / CE Classe C para navios deste tipo roro de passageiros e número de pessoas embarcadas. Deverá incluir um sistema do tipo MES em cada um dos bordos do navio. O fabricante será SURVITEC com capacidade de efetuar a revisão nos Açores.

4.11 Jangadas

O navio deverá ser equipado com 6 contentores com jangadas pneumáticas, em que quatro tem capacidade para 100 pessoas e dois para 25 pessoas, cada contentor deverá conter uma jangada auto-endireitante.

As jangadas deverão ser colocadas no segundo tombadilho, três em cada bordo e um escorrega a cada bordo. Os mini-escorregas deverão estar colocados a bombordo e estibordo, no convés principal.

4.12 Bote de Socorro Rápido e Meio de Lçar/Arriar

De acordo com o desenho de arranjo geral, deverá ser instalado um bote de socorro rápido, do tipo rígido (não sendo aceite semirrígido), em conformidade com as regras da classificadora e de bandeira. O bote deverá ter um motor fora de borda e deverá ser colocado e retirado da água por meio de um turco adequado fornecedor NEDLLYOD.

4.13 Bóias

O navio terá 8 boias salva-vidas da marca I.C. Brindle ou equipamento análogo e aprovado pelo proprietário, identificadas com o nome do navio e porto de registo. Duas delas serão lançadas por controlo remoto da ponte e serão providas de retinida, luzes e sinais fumígenos de acionamento automático (MOB). A posição e número final de boias salva-vidas deverá ser aprovada pelo proprietário e estar de acordo com as regras da Classe /DRGM.

4.14 Coletes

			e-	84
			Projeto	E-FERRY
			Relatório	ALINE-V07
			Data	30/10/2024

Deverão ser fornecidos coletes salva-vidas de acordo com os requisitos da Classe/DGRM. Serão fornecidos coletes certificados para pessoas com peso igual ou superior a 32 kg e coletes salva-vidas para pessoas com menos de 32 kg de modo a cobrir a totalidade das pessoas a bordo e de acordo com os requisitos da SOLAS. Os coletes deverão ser aprovados pela Classe/DGRM. Deverão ser contemplados coletes para criança e para bebê. A marca dos coletes será da REGATTA, modelo: TAKTIC.

Deverão ser fornecidos dez coletes salva-vidas insufláveis que estarão distribuídos pelos pontos de evacuação do navio e fatos de imersão para a tripulação, que estarão dentro dos armários de equipamento de salvamento.

4.15 EPIRB

Será fornecido dois transmissores de posição de emergência (EPIRB) de acordo com os requisitos da Classe/DGRM para áreas A2 do GMDSS.

Um dos EPIRB's estará localizado no interior da ponte e o segundo localizado em lugar apropriado no exterior da adjacente a ponte, dentro de um contentor de abertura hidrostática automática.

4.16 SART

Serão fornecidos 2 (dois) transmissores de radar de salvamento (SART) de acordo com os requisitos da Classe/DGRM para áreas A2 do GMDSS.

Os SART's deverão estar localizados em lugar apropriado do navio.

4.17 Aparelho Lança Cabos

Deverá ser fornecido um conjunto de 4 lança cabos, que deverão ser estivados na ponte de comando.

4.18 Rádios Portáteis

Serão fornecidos dez rádios portáteis VHF de emergência, sendo um para operação na navio rápida de socorro e um rádio VHF de emergência de banda aérea.

Será fornecida um conjunto de carregadores de rádios portáteis a ser instalado na ponte de comando.

		e-	85
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

Serão fornecidos três rádios portáteis UHF ATEX de emergência, para operação de combate a incêndio.

4.19 Estiva de coletes

Os coletes salva-vidas serão estivados por baixo dos assentos nos salões de passageiros de acordo com os requisitos da classe/DRGM. Alguns destes coletes serão estivados em armários localizados junto às portas de embarque para o sistema de evacuação da navio.

4.20 Aparelhos Respiratórios

Serão fornecidos conjuntos de aparelhos respiratórios e fatos de bombeiro de acordo com a classe/DGRM, a ser estivados nos armários de equipamentos de salvação.

4.21 Equipamento Médico

Será fornecido e estivado em cacifo fechado, na ponte do navio, uma farmácia, adequada para esta classe de navios e de acordo com os requisitos da dgrm.

4.22 Equipamento Desfibrilador

Será fornecido um equipamento Desfibrilador Automático Externo, aplicar em zona do navio a definir.

4.23 Sinalização de Emergência

4.24 Fachos de Sinalização

Serão fornecidos doze fachos do tipo para-quedas num contentor à prova de água, a ser guardados na ponte de comando.

4.25 Sistema Interno de Combate a Incêndios - Sistema Fixo de Extinção de Incêndios

Deverá ser instalado na casa da máquina do navio e casa do gerador de emergência, um sistema fixo de extinção de incêndios aprovado pela Classe /DGRM. O sistema será do tipo inerte.

Os ventiladores da casa da máquina deverão estar projetados para paragem imediata em caso ser ativado o sistema de extinção de incêndios.

	e-	86
	Projeto	E-FERRY
	Relatório	ALINE-V07
	Data	30/10/2024

4.26 Sistema Interno de Combate a Incêndios - Sistema Portátil de Extinção de Incêndios

Deverão ser fornecidos meios portáteis de combate a incêndios conforme a regulamentação da Classe /DGRM e em geral deverão ser de acordo com o apresentando nos parágrafos seguintes.

4.27 Detecção de Incêndios, Instalação e Extinção

O número e a localização finais deverão estar de acordo com os mínimos aceites pela regulamentação da Classe / DGRM e após acordo com o proprietário. No mínimo:

	Extintor Pó Químico 50 Kg	Extintor Pó Químico 6 Kg	Extintor de CO ₂ 5 Kg	Sistema Fixo de Extinção	Detecção de Fumo	Detecção de Calor	Botão de Alarme
Casa do leme	0	1	1	Não	1	2	1
Casa das Baterias	0	1	1	Não	1	2	1
Casa da Máquina	2	2	2	Sim	2	4	2
Sala dos quadros elétricos	0	2	2	Não	2	2	1
Oficina	0	1	1	Não	1	1	1
Cozinha / Messe	0	0	1	Não	1	1	0
Espaço auxiliar Casa da Máquina	0	1	1	Não	1	1	1
Compartimento dos impulsores de proa	0	2	2	Não	1	2	1
Salão do Convés Principal	0	2	0	Não	2	2	2
Salão do Convés Superior	0	2	0	Não	2	2	2
Enfermaria	0	1	1	Não	0	1	0
Ponte Comando do navio	0	1	1	Não	0	1	0
Convés dos veículos	0	4	0	Sim	0	0	3

NOTA 1: Todos os extintores exteriores do convés deverão ser colocados em caixas de fibra de vidro à prova de intempérie. Os extintores instalados internamente deverão ser colocados em suportes de parede, de fácil remoção, localizados em zonas bem acessíveis.

NOTA 2: Os extintores de 50kg de pó químico deverão ser providos de mangueiras compridas o suficiente para chegarem a qualquer zona da casa da máquina. Estes extintores deverão ser de posição fixa e ter as respetivas mangueiras corretamente estivadas em carretéis adjacentes.

		e-	87
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

NOTA 3: Deverá ser instalada uma betoneira manual de alarme de incêndio na cozinha.

		e-	88
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

5. SECÇÃO 500 – PROPULSÃO, MANOBRABILIDADE, CONTROLOS, ALARMES E SISTEMAS DE GERAÇÃO DE ENERGIA

5.1 Classificação

A classificação dos equipamentos e sistemas terá a notação da BV, ou equivalente de outra Sociedade Classificadora membro da IACS.

5.2 Sala do Quadro Elétrico Principal

Esta deverá estar localizada a vante das casas das baterias, com sistema CCTV de modo a poder visualizar a casa das máquinas e os outros compartimentos de máquinas.

Deverá conter uma mesa de controlo, sistema de alarmes, o quadro eléctrico principal e auxiliar, etc.

Deverá ser um espaço ventilado e com um sistema de ar condicionado.

Deverá ser dotada com uma unidade de ar condicionado independente.

O piso deverá ser coberto por um pavimento em borracha preta resistente (a ser acordado).

O teto deverá ser de construção de painéis modulares.

5.3 Sistema Propulsor

O navio será propulsionado por dois Azipods com os hélices de passo fixo, de alta qualidade em conformidade com ISO484/2 classe S, posicionados de acordo com os requisitos do fornecedor e com o projeto e estudo de vibrações.

Propostas alternativas podem ser apresentadas e serão consideradas desde que a especificação proposta permita o desempenho exigido e ao mesmo tempo proporcione benefícios financeiros para o projeto

Os hélices deverão ser de liga bronze alumínio, de elevada qualidade (ISO484/2 Class S com acabamento polido) e deverão estar otimizados para minimizar ruído. A

		e-	89
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

distância entre o hélice e a chapa de fundo deverá ser no mínimo 30% do diâmetro do hélice.

Os Azipods deverão ser fornecidos num pacote completo de um fornecedor/fabricante de reconhecida qualidade e aprovado pelo proprietário (Hydromaster, Veth).

5.4 Azipods

5.5 Azipods Geral

A especificação primária do sistema de propulsão é composta por 2 Azipods.

Propostas alternativas podem ser apresentadas e serão consideradas desde que a especificação proposta permita o desempenho exigido e ao mesmo tempo proporcione benefícios financeiros para o projeto. As secções seguintes, relativas aos sistemas mecânicos, caixas redutores, etc. respeitam à especificação primária.

Os Azipods funcionarão cerca de 4000 horas por ano.

Os Azipods serão sujeitos a testes em banco de ensaios antes da sua instalação a bordo. Estes ensaios serão presenciados pelo proprietário, Classe, etc.

Os painéis de controlo local e instrumentação dos Azipods deverão ser colocados numa localização adequada perto destas.

Deverá ser efetuado uma verificação pelo fabricante dos equipamentos propulsores, que inclua o estudo dos modos próprios e das frequências naturais do veio propulsor do navio, cálculos torsionais, rotacionais e axiais de vibrações, que inclua todo o sistema de propulsão, de modo a poder ser aprovado pela Classe, Bandeira e proprietário. O fabricante dos Azipods deverá confirmar a compatibilidade entre os acoplamentos flexíveis e a linha de veios, em conjugação com as máquinas principais e os seus apoios flexíveis.

5.6 Caixas Redutoras

5.7 Caixas Redutoras Geral

As linhas de veios devem ser acopladas a caixas redutoras inversoras.

		e-	90
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

As caixas redutoras deverão ter uma relação de redução que permita uma redução das rotações provenientes do motor principal para a velocidade de rotação requerida pelos hélices propulsores.

Cada caixa redutora será inversora de dupla embraiagem e travão de veio hidráulico integrado (embraiagem interna), para minimizar o tempo de resposta na transição da rotação do hélice de vante para ré e para colmatar possível falha da máquina principal em situações de manobra de emergência. Cada caixa será dotada com travão de veio.

As caixas redutoras deverão ser de boa qualidade marítima, Reintjes WAF/LAF, ZF ou de fabricante equivalente. As caixas deverão estar certificadas para receber uma potência 25% superior à máxima potência fornecida pelo motor principal.

5.8 Acoplamentos Flexíveis

As máquinas principais deverão ser acopladas às caixas redutoras por duas uniões de acoplamento elástico de elevada elasticidade, da Vulkan ou de fabricante semelhante.

Deverá ser dada especial atenção ao projeto dos acoplamentos elásticos, de modo a garantir que estes sejam compatíveis com os apoios resilientes das máquinas principais e das caixas redutoras.

O modelo e fabrico dos acoplamentos flexíveis deverão ser confirmados e aprovados pelo fabricante das máquinas principais.

5.9 Desenhos conforme construído (As fitted drawings)

Deverão ser fornecidos três conjuntos de desenhos de planos de instalação/montagem e manuais de operação para todas as máquinas e equipamentos. Estes desenhos e manuais também deverão ser fornecidos no formato digital em disco CD/DVD.

5.10 Sobressalentes

5.11 Sobressalentes

		e-	91
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

Deverá ser produzida e submetida a aprovação do proprietário, uma lista de peças sobressalentes aconselhada pelos fabricantes, composta no mínimo pelo material constante da lista em Anexo 3.

5.12 Consola de Controlo

A consola de controlo deverá ser instalada na sala dos quadros elétricos principais da navio.

5.13 Instrumentação

Todas as máquinas elétricas deverão ter contadores de horas de funcionamento.

A instrumentação da consola da casa da máquina deverá incluir no mínimo o seguinte para cada motor, caixa redutora, grupo gerador, etc.

Caixas Redutoras

- Pressão do óleo lubrificante
- Temperatura do óleo lubrificante
- Temperatura da água de arrefecimento
- Contador de horas
- Tacómetro

NOTA: Todos os instrumentos e repetidores associados deverão ser elétricos.

5.14 Comandos das Máquinas na Consola

A consola de controlo deverá incluir:

- Botões de arranque e paragem das máquinas principais
- Botões de paragem de emergência das máquinas principais
-
- Monitor do tacógrafo do veio propulsor
- Indicadores de ângulo de leme
- Sistemas de intercomunicadores, Talk-Back e telefone de indução
- Indicadores de funcionamento/não funcionamento das bombas hidráulicas
- Monitores do sistema CCTV

		e-	92
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

5.15 Sistemas de Alarme

5.16 Sistemas de Alarme Geral

Deverá ser fornecido e instalado, pelo construtor, um sistema de alarme baseado num controlador lógico programável (PLC), para efetuar a gestão da casa da máquina, de modo a cumprir com os requisitos de casa de máquina não atendida (UMS).

A estação principal será colocada na sala dos quadros elétricos principais, enquanto uma estação secundária será instalada na ponte de comando. Será também equipada a messe da tripulação com um painel repetidor assim como o camarote do chefe de máquinas.

Os monitores da casa da máquina e da ponte de comando deverão ter ecrãs planos. Deverá ser instalado um alarme de serviço na messe da tripulação. A opção de “vigilância em serviço” deverá ser selecionada a partir da estação principal de controlo.

O sistema de alarme será da Praxis.

O sistema de alarme deverá incluir canais suficientes para cumprir com as regras de casa da máquina não atendida, adicionando vinte canais de reserva.

Os alarmes, instrumentação e sistemas automáticos deverão cumprir com os requisitos da classe para casa da máquina não atendida.

Os fabricantes de equipamento podem requerer alarmes adicionais.

5.17 Telemetria

Será fornecido e montado um sistema de telemetria que transmita em tempo real a captura de informações de navegação, comunicações, consumo, performance e utilização dos motores e sistemas principais. Este sistema deverá possibilitar obter informação vital do navio, tanto para apoiar a gestão operacional e de manutenção diária, como também na gestão preventiva para permitir redução de gastos com manutenção e consumos elétricos, redução de riscos com acidente e aumento da produtividade.

5.18 Alarmes de Água na Caverna

		e-	93
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

Todos os compartimentos abaixo do convés principal, incluindo espaços vazios, deverão estar dotados de alarmes de água na caverna.

5.19 Alarmes - Vários

- Voltagem baixa dos grupos de baterias das máquinas principais;
- Voltagem baixa do grupo de baterias de emergência;
- Voltagem baixa do grupo de baterias de comunicação de emergência;
- Falha nos comandos de controlo do impulsor de proa;
- Falha nos comandos de controlo da máquina do leme;
- Falta ou baixo caudal no arrefecimento na manga do veio.

5.20 Repetidores de Alarme

Para além da sirene e sinal luminoso da casa da máquina, deverão existir repetidores do tipo sirene nos seguintes espaços:

- Convés de veículos
- Messe da tripulação
- Ponte de comando
- Camarotes da tripulação

5.21 Instrumentação da Ponte e Repetidores de Alarme

Os alarmes e os sistemas de instrumentação deverão ser fornecidos de acordo com os requisitos da bandeira e classe para casa da máquina não atendida.

5.22 Instrumentação da Máquina Principal

Deverão ser instalados tacómetros nas máquinas e veios propulsores.

5.23 Instrumentação Auxiliar

Tacómetros.

5.24 Fixes de Máquinas

5.25 Impulsores de Proa

		e-	94
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

Os dois túneis dos impulsores de proa deverão ser colocados a vante como indicado no desenho do arranjo geral. Os impulsores de proa estarão num túnel com hélice de passo fixo,

Os impulsores de proa deverão ser desenvolvidos de modo apropriado para permitir um correto escoamento da água em redor das entradas dos túneis, de acordo com as recomendações dos fornecedores. As entradas dos túneis dos impulsores de proa deverão ter grelhas.

Os sistemas dos dois impulsores de proa deverão ser desenhados de modo a serem totalmente independentes entre si.

5.26 Lemes e máquinas dos lemes

Para acionar os dois lemes deverão ser instalada uma máquina hidráulica de leme, operada por macaco hidráulico.

O mecanismo hidráulico da máquina do leme deverá ser de projeto reconhecido, já anteriormente testado e cumprindo com todos os requisitos e aprovado pela Sociedade Classificadora.

Os lemes, madres do leme, mangas, máquina do leme, central hidráulica e comandos deverão ser fornecidos como um conjunto completo.

O sistema de automação (indicadores e joystick), será da marca SIMRAD.

O piloto automático será o modelo AP80 da SIMRAD AP70 Mk2 Autopilot.


Os quatro indicadores de leme da ponte e da casa do leme, serão da marca SIMRAD, modelo: .IS40 Pro Rudder Angle Display.

O equipamento que informa a posição física dos lemes, a aplicar na casa do leme será da marca SIMRAD, modelo: RF14XU Feedback.

5.27 Sistema Estabilizador

Deverá ser instalado no navio, um par de estabilizadores de balanço não retrácteis.

A zona de montagem destes estabilizadores será escolhida de modo a providenciar uma optimização do amortecimento de balanço do navio para as condições de mar típicas dos Açores.

		e-	95
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

Os estabilizadores serão projetados e fornecidos por um fabricante de reconhecida qualidade (NAIAD DYMANICS), como parte de um kit completo que inclua as alhetas, o bucim de passagem de casco, atuadores hidráulicos, unidade de fornecimento de energia e todos os controlos e instrumentos necessários para o correto funcionamento.

As aletas dos estabilizadores deverão estar dispostas no navio de modo a que não ultrapassem os limites da boca e calados máximos do navio.

O sistema hidráulico será acionado através de “PowerPack” com duas bombas hidráulicas.

Serão fornecidos todos os acessórios e equipamentos necessário para a desmontagem e montagem, durante a doca seca.

Será previsto também a aplicação de robaletes.

5.28 Proteções

Deverão ser colocadas proteções sobre todas as partes móveis expostas, componentes de equipamento, etc., que possam representar perigo para a tripulação ou passageiros.

5.29 Equipamento de combate a incêndio de emergência

Deverá ser instalada uma bomba de incêndio de emergência eléctrica, a estar localizada no compartimento auxiliares da casa da máquina, de acordo com os requisitos para navios de passageiros de classe B da Directiva 2010/36/CE.

5.30 Sobressalentes

A lista de peças sobressalentes deverá ser composta, no mínimo, pelos elementos constantes do Anexo 3 a este documento.

5.31 Sobressalentes requeridos pela Classe

Para além dos sobressalentes definidos pela sociedade classificadora, devem ainda ser disponibilizadas outras peças sobressalentes em conformidade com os requisitos da sociedade classificadora.

		e-	96
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

5.32 Sobressalentes requeridos para os grandes componentes de equipamentos

Para além dos sobressalentes referidos no Anexo 3, deve ser fornecido o seguinte conjunto de componentes:

- 1 Hélice propulsora;
- Cilindros hidráulicos da rampa de popa – um sobressalente por cada modelo/tipo em uso no navio;
- Um conjunto de mangueiras hidráulicas flexíveis para os cilindros da rampa de popa.

		e-	97
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

6. SECÇÃO 600 – INSTALAÇÃO ELÉCTRICA

6.1 Geral

A instalação elétrica deverá cumprir com a regulamentação da Sociedade Classificadora, os regulamentos para navios da IEE (edição 6), as regras da Comissão Eletrotécnica Internacional (IEC) e aprovação da DGRM.

Os sistemas de fornecimento serão:

Primário	400V / Trifásico / 50Hz / Cabo 0.8 PF 4
Secundário	230V/ Monofásico / 50Hz
Emergência	24V/ Corrente Contínua / Isolada
Fornecimento doméstico	230V / Monofásica / 50Hz

A instalação deverá ser projetada de acordo com os mais elevados padrões de qualidade e acima de tudo com uma filosofia de alta fiabilidade. O projeto da instalação deverá ter como preocupação uma fácil manutenção do sistema e estar de acordo com as melhores práticas construtivas marítimas atuais.

A alimentação trifásica a 400V, 50Hz é obtida através da geração primária de energia nos grupos de baterias. O sistema trifásico de 400V será ligado em estrela. O sistema de quatro cabos resultante deverá possibilitar o fornecimento de eletricidade a 230V monofásica, obtida por meio da ligação da fase com o neutro. A alimentação em emergência e equipamento eletrónico será sempre que necessário obtida recorrendo ao sistema elétrico de 24V em corrente contínua.

Em cais ou em modo de espera, o fornecimento elétrico 400/230V poderá ser obtido, por uma ligação à corrente de terra estabelecida para um fornecimento de 35kW.

Deverá ser fornecido, antes da encomenda de equipamentos, um inventário dos mesmos com o correspondente consumo elétrico. Deste modo será possível ter uma ideia da carga elétrica necessária para as diferentes condições de operação do navio.

Todos os circuitos deverão estar protegidos contra sobrecargas e curto-circuitos. Todos os fusíveis e disjuntores de circuito dos equipamentos deverão ser do mesmo fabricante e do tipo europeu “D”. O fabricante será a Merlin Gerin ou equivalente.

Deverão ser colocados interruptores/disjuntores de sobrecarga onde necessário, de modo a prevenir situações perigosas devido a falhas do operador. Deverá ser

			e-	98
			Projeto	E-FERRY
			Relatório	ALINE-V07
			Data	30/10/2024

designada uma hierarquia de disjuntores de modo a manter os sistemas essenciais em funcionamento no caso de interrupção da principal fonte de energia.

As ligações de terra deverão estar de acordo com as melhores práticas navais.

Todos os materiais e equipamentos utilizados na instalação elétrica no exterior deverão cumprir com a classe IP67.

Todos os terminais e quadros elétricos deverão ser amplos o suficiente para acomodar todos os acessórios e cabos necessários.

Todos os cabos deverão ser dimensionados tendo em consideração a carga elétrica e quebras de tensão no circuito a que pertencem.

O navio deverá receber corrente continua e alterna, para efeitos carregamento das baterias.

O navio deverá receber corrente alterna, para alimentação dos diversos equipamentos a bordo enquanto navio estiver ao cais (Shore Connection).

6.2 Quadro Elétrico Principal - 400/230V

O quadro elétrico principal deverá cumprir com os requisitos da Classe, da IEC 439-1 e da BS5486 (parte 1) e da DGRM para o tempo de abertura dos disjuntores dos alternadores.

O quadro elétrico deverá ser montado no convés, em posição frontal para o operador, completamente desimpedido à sua volta e protegido de acordo com a IP22.

O quadro elétrico deverá estar instalado num armário apropriado do tipo marítimo com acessos frontal, lateral e posterior.

Os barramentos do circuito de 400V, trifásico, de 4 cabos, a 50Hz, deverão permitir uma ligação de fornecimento elétrico de terra de 415V, trifásica, a 50Hz. Deverão ser fornecidos para cada serviço amperímetros, wattímetros, voltímetros e frequencímetros com sequenciador de fases, piloto e luz de ligação terra.

Deverão ser colocados indicadores de sequência de fase e interruptores de mudança de fase no circuito de ligação ao fornecimento elétrico de terra.

A ligação de corrente elétrica de terra, será conectada a transformador de isolamento.

		e-	99
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

O sistema de monitorização será aplicado antes da entrada do transformador.

As ligações de entrada de corrente de terra serão aplicadas a cada bordo, terão um seletor no quadro de entrada para a que quando não esteja em serviço não haja corrente elétrica. As tomadas serão do tipo macho.

Os barramentos principais deverão ser do tipo cobre HDHC de modo a resistir aos níveis calculados de curto-circuito, revestidos com pintura adequada. Todas as ligações aos barramentos deverão ser fixas com parafusos banhados a cádmio e corretamente aparafusados.

Todas as ligações a fusíveis e disjuntores deverão cumprir com a BS5486.

Todos os barramentos deverão ser identificados por código de cores, relativamente à sua fase.

As cablagens auxiliares internas deverão ser em PVC 600/1000V de acordo com BS6231. Os cabos deverão ter números de referência, de acordo com os diagramas esquemáticos dos circuitos elétricos aprovados e os diagramas "As Fitted". Deverão ser colocados fusíveis individuais nos circuitos de controlo e de monitorização.

Todos os componentes que se encontram dentro do armário do quadro elétrico deverão estar visivelmente identificados, por meio de etiquetas adequadas. As etiquetas deverão corresponder com a identificação apresentada nos diagramas esquemáticos do quadro elétrico.

Todas os componentes internos deverão ser de acesso fácil.

Deverão ser montados circuitos elétricos de distribuição separados, um para circuitos essenciais e outro para circuitos não essenciais. Existirão circuitos de reserva para ambos os casos.

Deverão ser colocados tapetes de borracha no pavimento em frente ao quadro elétrico.

Todos os disjuntores deverão ser da Merlin Gerin ou similares.

Deverão ser colocadas placas identificativas em plástico laminado, com identificação de componente gravada na superfície externa do quadro. Estas deverão identificar os diversos circuitos, os tamanhos dos cabos e os detalhes dos fusíveis.

		e-	100
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

Toda a instrumentação do quadro deverá ser embutida na parte frontal, com uma escala que cubra 270 graus e com um comprimento de sensivelmente 150mm.

6.3 Quadros de Distribuição

Os quadros de distribuição deverão ser construídos com o IP adequado, fabricados com folhas de aço galvanizadas e pintados de acordo com os requisitos do proprietário. As tampas de acesso deverão conter nas extremidades juntas de borracha. A classificação de proteção I.P. deverá estar de acordo com a sexta edição da IEE.

Todos os quadros elétricos de distribuição deverão conter circuitos de reserva livres, que a qualquer instante poderão ser requeridos para a instalação de equipamentos adicionais. Deverão ser instalados disjuntores no quadro elétrico principal que permitam o corte/fornecimento elétrico individual dos quadros de distribuição auxiliares.

Os conjuntos de disjuntores, para proteção individual de cada circuito, deverão ser montados em calhas apropriadas e ser da Merlin Gerin, ou fabricante equivalente.

Os quadros elétricos do circuito de corrente contínua de 24 V deverão estar localizados na ponte de comando. Estes quadros de distribuição elétrica deverão ser estanques à água e fabricados em folha de aço galvanizada e pintados em conformidade com os requisitos do proprietário.

Nas caixas elétricas de ligação que não estão visíveis (aplicados nos tetos falsos por exemplo), deverão ser colocadas placas identificativas em plástico laminado no exterior, com identificação de componente. Estas deverão identificar os diversos circuitos, os tamanhos dos cabos e os detalhes dos fusíveis.

6.4 Iluminação - Geral

Todos os níveis de luminosidade deverão estar de acordo com os requisitos da Classe/DGRM. A menos que referido em contrário, toda a iluminação será do tipo de tecnologia de LED, de aplicação adequada ao meio marítimo e que não provoque interferências eletromagnéticas.

Deverá ser fornecida eletricidade, por meio de circuito independente, às luzes de baixa intensidade a ser instaladas no convés dos veículos.

		e-	101
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

Em geral a iluminação técnica será Aqua Signal.

6.5 Iluminação – Salões de Passageiros e acomodações da Tripulação

Deverão ser instaladas luzes de tecnologia de LED, com difusores e que permitam a montagem embutida em todas as zonas. As luzes em todos os compartimentos deverão ser alimentadas por dois circuitos independentes e protegidos.

Deverão ser montadas luzes ao nível do piso, de modo a iluminar os caminhos de evacuação, de acordo com as regras da Classe/DGRM e da convenção SOLAS.

6.6 Iluminação – Ponte de Comando

Deverão ser montadas luzes de tecnologia de LED, com difusores e de montagem embutida. A iluminação da mesa de cartas deverá ser de tipo LED, sendo o candeeiro do tipo com braço regulável. Deverá ser instalado um regulador de luminosidade. Todos os indicadores, manómetros e instrumentos deverão ser fornecidos com lâmpadas de iluminação com reguladores de intensidade luminosa.

Na escada de acesso à ponte deverá ser montada luz de cor vermelha com regulador de intensidade luminosa.

Na Ponte deverão ser montadas 4 luzes de cor vermelha com regulador de intensidade luminosa, duas sobre a zona central e 1 a cada bordo.

6.7 Iluminação – Casas de Banho

Do tipo de tecnologia de LED com difusores e armação embutida.

6.8 Projetores

Deverão ser montados projetores estanques de tecnologia de LED de modo a iluminar o convés dos veículos, convés superior, rampa de popa e portas laterais.

Na rampa de popa serão aplicadas seis unidades, quatro unidades direcionadas para a rampa e duas unidades direcionadas para a amarração no cais a cada bordo.

Na área por baixo das asas da ponte serão aplicados a cada bordo, uma unidade de projetor direcionada para a amarração no cais.

		e-	102
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

Deverão ser montados dois projetores de longo alcance, na ponte alta do Navio, para facilitar a visibilidade nos portos.

As balsas salva-vidas e o bote rápido de salvamento, serão iluminadas por projetores de tecnologia de LED de 24 V. Estes projetores deverão ser posicionados de modo a minimizar o risco de serem danificados acidentalmente. Deverão ser Aqua Signal.

6.9 Iluminação de Emergência

Deverão ser instaladas, em todos os compartimentos e caminhos de evacuação, luzes de 24 V de tecnologia de LED, alimentadas pelas baterias de emergência.

O sistema de luzes de 24V deverá estar normalmente desligado, mas será ligado de modo automático na eventualidade de uma falha das luzes do circuito elétrico de 250 V. Deverá existir um interruptor de teste, de modo a possibilitar efetuar verificações de rotina à operacionalidade destas lâmpadas.

6.10 Iluminação suplementar

Deverão ser instaladas luzes de emergência com bateria interna. Deverá existir um interruptor que desative estas lâmpadas, aquando do encerramento noturno do navio em cais, de modo a prevenir a descarga das baterias das mesmas.

As luzes deverão ser colocadas de acordo com a seguinte disposição:

- 4 unidades no salão do convés superior;
- 4 unidades no salão do convés principal;
- 3 unidades na casa das máquinas;
- 3 unidades por cada casa de baterias;
- 3 unidades na sala de controlo das máquinas;
- 3 unidades no compartimento dos impulsores de proa;
- 1 unidade no compartimento do gerador de emergência;
- 1 unidade no compartimento da casa do leme;
- 2 unidades na cozinha.

6.11 Interruptores - Geral

Os interruptores serão de dois polos, adequado à sua utilização. As caixas dos interruptores deverão ser isoladas, em chapa de metal ou à prova de intempérie consoante a sua localização no navio.

		e-	103
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

6.12 Interruptores – Ponte de Comando

Os interruptores da ponte de comando e luzes exteriores, incluindo projetores, projetores de busca e limpa para-brisas, deverão ser agrupados e montados num painel comum ao alcance da posição de governo. Os interruptores deverão estar corretamente identificados segundo a sua respetiva função.

Não deverá ser montado nenhum interruptor que ligue ou desligue simultaneamente as luzes exteriores e interiores.

6.13 Interruptores – Acomodações de passageiros

Os interruptores das acomodações de passageiros, incluindo passagens e casas de banho deverão estar localizados na ponte.

6.14 Interruptores - Vários

Os restantes interruptores, não mencionados anteriormente, deverão estar posicionados localmente em função da sua operacionalidade.

6.15 Tomadas de Energia

As acomodações deverão dispor de duas tomadas com interruptor que fornecem eletricidade a 13 A e 250 V a partir do circuito principal.

Os espaços de maquinaria deverão ter tomadas à prova de intempérie, com interruptor de ligação e que forneçam tensão de 250 V a 13 A, e de 24 V a 6 A.

6.16 Baterias - Geral

Todos os sistemas de corrente contínua deverão ser de 24 V.

Todas as baterias de acumuladores deverão ser de 24 V, de tipo naval aprovado e tecnologia de gel, que não necessitem de manutenção.

Todas as baterias deverão ser estivadas em caixas de fibra de vidro, estanques a gases e com um sistema adequado de ventilação para a atmosfera.

As baterias de emergência deverão fornecer energia a:

		e-	104
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

- Luzes de navegação;
- Lanterna ALDIS;
- Buzina do navio;
- Alarme geral;
- Sistema de alarme;
- Sistema de intercomunicadores e de avisos públicos;
- Sistema de comunicações externas;
- Sistema de detecção de incêndios;
- Sistema de energia de transição (baterias) que deverá também ser fornecido, de acordo com as regras da classe/DGRM;
- Baterias separadas para o sistema de GMDSS.

6.17 Carregadores de Baterias / UPS

Os carregadores da bateria de emergência deverão receber energia fornecida pelo quadro elétrico a 440/250 V.

O fornecimento elétrico ininterrupto da UPS deverá ser direcionado para os equipamentos essenciais da ponte de comando, equipamentos de navegação e comando, etc., de acordo com os requisitos da classe/DGRM.

Deverão ser fornecidos carregadores para todas as baterias, incluindo as baterias de arranque das máquinas principais, geradores auxiliares e de emergência.

A bateria de arranque do motor fora de borda do bote socorro terá uma ligação exterior a um carregador, para manter em carga a bateria de arranque. Existirá uma ligação de encaixe rápido para desligar a ligação em operação em emergência do bote socorro.

da casa das máquinas.

6.18 Faróis de Navegação

Serão instalados dois conjuntos completos de faróis de mastro, de borda e de popa, a dois níveis de altura de LED. Os faróis de navegação deverão estar em conformidade com as regras da COLREG e do DGRM.

Os faróis serão da Aqua Signal.

		e-	105
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

O conjunto principal de faróis de mastro (colocado em nível superior) deverá ser alimentado por corrente retificada, via transformador de 250/24V, originária do quadro principal.

O conjunto de reserva de faróis de mastro (colocado a um nível inferior) deverá ser alimentado, a 24 V, pela corrente contínua de emergência do navio.

Este sistema deverá ser representado num painel com diagrama ilustrativo. Este painel deverá ser montado numa consola superior na parte de vante da ponte de comando.

6.19 Projetores de Busca

Deverão ser instalados dois (2) projetores de busca no topo da ponte de comando, de tecnologia de iluminação por LED, com controlo elétrico remoto a partir de comandos da ponte (consola central e consolas das asas). Da marca SEEMATZ.

6.20 Motores elétricos e Equipamento de Controlo

Os motores elétricos serão em geral por indução do tipo gaiola de esquilo, de alimentação trifásica. Deverão ser ligados em estrela ou triângulo e de arranque direto, a menos que referido em contrário.

Os motores deverão ser de potência máxima em regime contínuo e em geral com ventoinha de arrefecimento incorporado. O isolamento da bobine do motor deverá ser no mínimo de categoria “F”.

No geral, cada motor deverá ser equipado com um contactor de dimensionamento adequado e dispor de disjuntores de sobrecarga térmica. Os contactores deverão ser compensados termicamente dentro da gama de temperaturas compreendidas entre os -5°C e os 45°C.

Cada arrancador deve incluir um interruptor de isolamento de carga, capaz de interromper a corrente do motor. Botões de controlo remoto de paragem de emergência serão colocados onde requerido, de modo a cumprir com os regulamentos.

As bombas de incêndio, esgoto e de serviço geral devem ser de arrancadores progressivos.

		e-	106
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

Serão aplicados interruptores locais de funcionamento nas bombas de incêndio, esgoto e de serviço geral

6.21 Alarmes e Detecção de Incêndio

Deverá ser instalado um sistema de detecção de incêndio por zonas (aprovado pela Classe/DGRM).

O sistema deverá incluir sensores adequados em todos os compartimentos, com um indicador na ponte de comando. Serão instalados alarmes remotos nas acomodações da tripulação, na casa das máquinas e na sala de controlo. Será também instalado na casa das máquinas um sinal luminoso rotativo de aviso.

Serão instalados alarmes adicionais no espaço auxiliar da casa da máquina e no paiol de armazenamento.

Será da marca MARINELEC.

6.22 Sistema de Aviso geral aos Passageiros – *Public Address*

Será instalado um sistema de aviso público auditivo. Este sistema deverá ser capaz de emitir mensagens de segurança sintetizadas (previamente gravadas) e permitir anúncios do mestre a qualquer parte do navio.

O sistema de aviso público deverá estar ligado ao alarme geral e ao sistema de TV, de acordo com os requisitos da Classe/DGRM.

Será instalado no bar uma unidade para emitir mensagens de aviso público auditivo, aos espaços dos passageiros.

O sistema de aviso público será fornecido pela Vingtor Zenitel.

6.23 Sistema de comunicação interna – *Talk Back*

O sistema de comunicações interna afeto a tripulação, será aplicado nos seguintes espaços:

- Casa do leme;
- Casa da máquina;
- Sala dos quadros elétricos;
- Cozinha;

		e-	107
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

- Camarote do Mestre;
- Nos parques de manobra de ré a bombordo e estibordo;
- No parque de manobra de vante, uma unidade a cada bordo;
- Car deck junto a entrada para o salão de passageiros;
- MES de bombordo e estibordo do convés principal;
- MES de bombordo e estibordo do convés superior;
- Bote rápido de socorro.

Todas as unidades são do tipo intercomunicador, fornecido pela Vingtor Zenitel.

6.24 Sistemas de entretenimento

Deverá ser fornecido um sistema de distribuição de sinal de TV/DVD/Música ao longo de todos os espaços destinados a passageiros e tripulantes de acordo com as exigências do proprietário. Deverá estar ligado ao sistema de *Public Address*, segundo os requisitos da classe/DGRM e será da marca Vingtor Zenitel.

Deverão ser fornecidos doze (12) televisores LCD de 32 polegadas da marca LG ou equipamento análogo e aprovado pelo proprietário.

6.25 Sistema WIFI

Será aplicado sistema WIFI com abrangência em todos os espaços interiores e exteriores da navio. O estaleiro remeterá o desenho com a localização dos equipamentos de emissão para aprovação do armador. A cablagem será do tipo de linha dupla.

6.26 Cablagem

A cablagem deverá ser blindada onde necessário, de acordo com a BS 6883, a IEC 332 e os requisitos da Classe. Toda a cablagem referente a iluminação de emergência e alarmes sonoros deverá ser de padrão IEC 331.

Os cabos na casa das máquinas deverão correr ao longo de esteiras reforçadas de aço galvanizado ou de liga. Alternativamente, os cabos poderão correr ao longo de condutas aprovadas para proteção em zonas onde exista risco de danos mecânicos nos cabos.

Todos os cabos que atravessem conveses ou anteparas deverão passar por meio de buçins estanques à água e à prova de fogo, de marca Roxtec.

		e-	108
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

Os cabos que atravessem estruturas não estanques à água, deverão passar por meio de uma abertura adequada que previna desgaste do cabo por atrito.

Deverão ser colocadas proteções temporárias durante a construção, na passagem de cabos, antes da colocação destes últimos, a fim de evitar danos na superfície dos cabos.

Todos os cabos que entrem em acessórios ou quadros, deverão ter buçins adequados.

Deverá ser dada especial atenção aos fenômenos de fricção, atrito e desgaste de cabos. As esteiras de cabos deverão ser montadas de modo a permitir limpezas e pinturas por trás destas. As esteiras deverão ser montadas de modo a deixar um espaço livre, não inferior a 25mm, entre a esteira e a estrutura de suporte.

Os cabos elétricos deverão ser instalados na parte superior das esteiras de cabos.

Deverão ser efetuados cálculos de dimensionamento de cabos, relativamente a quedas de tensão e intensidades máximas de corrente em carga, de acordo com as boas práticas de construção naval. Os materiais dos cabos deverão estar em concordância com os requisitos da Classe/DGRM.


Os cabos não serão fixos a tanques de óleos.

Deverá ser instalado um tronco para passagem de cabos que ligue diretamente a casa das máquinas à ponte de comando. Não deverão circular cabos por baixo da ponte de comando.

Serão fornecidos cinquenta metros de cabo elétrico blindado flexível de ligação a terra. Este cabo deverá ser estivado num carretel com um dispositivo de tomadas de ligação. Serão aplicados dois carreteis em ambos os bordos da navio.

Existirá em ambos bordos da navio uma abertura com dimensão apropriada para a passagem da tomada elétrica, com vista a obtenção de corrente elétrica de terra quando a navio atracada ao cais.

Será fornecido também um medidor de fase que indicará a entrada de fase proveniente de terra.

		e-	109
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

Um cabo com 18 linhas de 1,5mm² deverá ser instalado e terminado em ambas as extremidades, com caixas de junção situadas, uma na ponte de comando e outra na casa das máquinas. Todos os núcleos deverão cabos livres.

Deverão ser deixados cabos sobressalentes de ligação entre o quadro principal e os quadros de distribuição, e entre os diversos compartimentos de máquinas.

6.27 Sistema CCTV

Deverá ser instalado a bordo do navio um sistema de vídeo vigilância de circuito fechado com câmaras localizadas nos salões de passageiros, nas saídas de passageiros, na zona da rampa de popa, no convés dos veículos, no compartimento dos impulsores de proa, na casa da máquina, e na casa do leme.

As câmaras deverão gravar a cores, com a opção de gravação em visão noturna onde requerido. O gravador de vídeo associado às câmaras deverá ter uma capacidade de gravação de 340 horas. No total haverão 34 câmaras, 10 das quais adequadas para uso exterior.

O sistema deverá permitir a monitorização de todas as áreas a partir de dois monitores instalados na ponte de comando e monitorizar apenas os espaços de maquinaria, a partir de dois monitores instalados na sala dos quadros elétricos principais.

Será aplicado uma camara de infravermelhos direcionada para vante do navio, para monitorização de ondulação e objetos flutuantes, sendo o sistema de controlo e visualização aplicado na ponte da navio.

As câmaras no exterior serão do tipo marítimo com carcaça em aço inoxidável da marca WISKA.

6.28 Transformadores Isolados

Serão necessários transformadores isolados, de modo a cumprir com as regras de circuitos elétricos de uso geral de 250 V (qualquer circuito que contenha tomadas elétricas), de circuitos de 440 V, etc.

6.29 Painéis Solares Carregamento

Será previsto a montagem de painéis solares para carregamento de baterias no tombadilho superior numa área de 60 m².

		e-	110
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

6.30 Compatibilidade Eletrônica e Magnética

Será dada especial atenção de modo a assegurar que todos os sistemas e instalações cumpram com as diretivas da IEC sobre interferências, compatibilidades magnéticas e eletrônicas de equipamentos.

6.31 Luzes indicadoras de abertura/fecho de portas

Deverão ser instalados, na ponte de comando, indicadores luminosos e alarmes de portas estanques, de acordo com as regras da classe e estatutárias.

6.32 Ventiladores e Sistemas de fecho

Deverão ser instalados comandos remotos, em localização adequada e adjacente às válvulas de comando remoto de corte de combustível, que efetuem a paragem de ventiladores e o fecho de tampas de ventilação, de acordo com os requisitos da Classe/DGRM.

6.33 Testes e Ensaios

Todos os testes efetuados, a bordo ou em oficina, deverão ser realizados de acordo com os requisitos da Classe, DGRM e as exigências especiais do proprietário.

O construtor deverá, numa fase inicial, preparar um planeamento detalhado de testes e provas requeridas, a ser acordado com a Classe e proprietário.

6.34 Documentação

Após a conclusão do contrato serão fornecidas ao proprietário um conjunto de cópias relativas a todos os resultados de provas/testes e certificados de aprovação do navio numa pasta encadernada (2 cópias em papel e uma no formato digital *pdf*).

Deverão ser fornecidas cópias dos desenhos “conforme construído” (as fitted) e manuais, quer no formato impresso em papel como também em formato eletrónico.

6.35 Diversos

Carregadores de baterias dos grupos geradores e das máquinas principais serão independentes.

		e-	111
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

Ligações para emergência de falta de baterias entre máquinas principais de estibordo e bombordo e geradores auxiliares de vante e de ré.

Os transformadores de isolamento das tomadas dos passageiros, serão alimentados diretamente do quadro principal.

Todas as caixas de ligações que estejam não estejam visíveis, tem de estar sinalizadas no exterior.

Serão entregues todos os esquemas elétricos atualizados, após a conclusão da navio.

		e-	112
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

7. SECÇÃO 700 – ARRANJOS DE ESPAÇOS

Os espaços estão distribuídos por quatro decks, devem seguir, na generalidade, o desenho do arranjo geral.

Cada deck deve ser configurado da seguinte forma:

7.1 Sob Convés Principal

Abaixo do convés Principal ficam os alojamentos da tripulação, cozinha, bem como a casa da máquina principal. Devem ser ainda incluídos os seguintes compartimentos:

- Casa do leme;
- Sala técnica auxiliar casa da máquina;
- Casa da máquina principal;
- Casas das baterias;
- Sala dos quadros eléctricos principais;
- Cozinha / messe da tripulação;
- Casa de banho para tripulação;
- Um camarote com 2 beliches, com armários e secretária;
- Um Camarote com 4 beliches, com armários e secretária;
- Espaço dos impulsores de proa.

7.2 Convés Principal

No convés Principal fica a garagem, enfermaria, salão para passageiros e casa de banhos para passageiros (senhores, senhoras e inválidos/ fraldário), parque de manobra de ré, rampa. Devem ser ainda incluídos os seguintes compartimentos:

- Arrumos para coletes e bagagem de mão dos passageiros;
- 4 Paióis;
- 2 Áreas de lançamento do sistema de evacuação por emergência MES.

7.3 Primeiro Tombadilho

No convés superior fica o salão dos passageiros e casa de banhos para os passageiros (senhores, senhoras e inválidos/ fraldário), espaço exterior para passageiros, máquinas de venda automática e parque de manobra de vante. Devem ser ainda incluídos os seguintes compartimentos:

		e-	113
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

- Arrumos para coletes;
- 2 Áreas de lançamento do sistema de evacuação por emergência MES.


7.4 Segundo Tombadilho

No tombadilho superior fica o espaço exterior para passageiros e a ponte de governo.

Na ponte de governo existirá um WC para a tripulação, mesa de navegação e diversos espaços para arrumos.

No espaço exterior existirá caixas estanques a intempéries para arrumos de coletes.

A área exterior para passageiros deve ser coberta, com uma estrutura rígida em alumínio, sendo aplicado na parte superior painéis solares para carregamento de baterias do navio.

	e-	114
	Projeto	E-FERRY
	Relatório	ALINE-V07
	Data	30/10/2024

8. SECÇÃO 800 – LISTA DOS PRINCIPAIS FORNECEDORES RECOMENDADOS

A lista a seguir destina-se a dar orientação aos estaleiros, referente à qualidade do equipamento a ser fornecido para a proposta do navio de passageiros/ veículos.

Todos os equipamentos devem ser aprovados para uso marítimo.

Será dada preferência a equipamentos robustos para aplicações marítimas, que requerem apenas de manutenção de rotina e que provam, que vão prestar um bom serviço ao longo da vida do navio.

Os estaleiros devem escolher os equipamentos com base no referido anteriormente.

A lista a seguir destina a indicar os principais fornecedores de equipamentos propostos para o navio. No entanto, os estaleiros podem oferecer fornecedores equivalentes, caso o padrão e a qualidade for considerado igual ou melhor do que os fornecedores propõem.

Esta lista indicativa de fornecedores deverá a ser desenvolvida pela empresa de construção naval e acordado com os proprietários, antes de adjudicação do contrato.


Equipamento	Fornecedores indicativos
Motores elétricos principais	Ramme, Oswald
Geradores	Volvo-Penta
Caixas redutoras	Reintjes
Azipods	Hydromaster, Veth
Impulsores	Jastram, Wesmar, Promac, Veth, Rolls Royce
Estabilizadores	Wesmar, B&V, Rodriquez, Quantum, Naiad Dynamics
Bombas	Desmi, Allweiler, Hamworthy, Azcue
Central de tratamento de resíduos, etc.	Facet, ACO, HMSA, Hamworthy, Hamann, DVZ
Jangadas, Sistemas de Evacuação & Bote Rápido	Survitec, Viking, RFD, DSB, Palfinger
Ar comprimido	JP Sauer & Sohn, Hatlapa, Hamworthy, AtlasCopco
Equipamento de convés	SEC, Winel, Hatlapa
Alarmes & sistema de automatização	Kongsberg, Praxis, SAM electronics, Servowatch
Portas estanques	Winel, IMS, Tebul.

		e-	115
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

Rampa de ré etc.	Macgregor
Cadeiras dos passageiros interior	West Mekan
Cadeiras dos passageiros exterior	Modell Møbler AS.
Equipamento electrónico & navegação	Furuno, JRC
Comunicações	Sailor, Jotron.
Giro bússola	Sperry Marine
Luzes navegação e projetores exteriores e de busca	Aqua Signal, Seamatz
Alarmes & detecção a combate incêndios	Praxis, MarineLec, Tyco
CCTV exterior e interiores	Praxis
Sistema fixo de combate incêndio	Novenco, Tyco. Survitec

		e-	116
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024


ANEXOS

		e-	117
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

ANEXO 1

ESQUEMA DE PINTURA

PREPARAÇÃO DE SUPERFÍCIES SURFACE PREPARATION
<p>TIPO A :</p> <ul style="list-style-type: none"> - DECAPAGEM AO GRAU Sa 2 1/2 DE ACORDO COM A NORMA ISO 8501-1 DE TODAS AS SOLDADURAS, ZONAS COM CORROSÃO, DANOS MECANICOS, QUEIMADOS, ETC. - FOSCAGEM COM ABRASIVO NAS ZONAS C/SHOPPRIMER INTACTO. <p>TYPE A :</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>BLASTING TO GRADE Sa 2 1/2 ACCORDING WITH ISO STANDARD 8501-1 IN ALL WELDINGS, ZONES WITH CORROSION, MECHANICAL DAMAGES, BURNS, ETC.</i> - <i>ABRAZIVE SWEEPING OF THE ZONES WITH INTACT SHOPPRIMER.</i>
<p>TIPO B :</p> <ul style="list-style-type: none"> - TRATAMENTO MECANICO AO GRAU St.3 DE ACORDO COM A NORMA ISO 8501-1 EM TODAS AS SOLDADURAS, ZONAS COM CORROSÃO, DANOS MECANICOS, QUEIMADURAS, SHOPPRIMER DANIFICADO, ETC. <p>TYPE B :</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>MECHANICAL TREATMENT TO GRADE St.3 ACCORDING WITH ISO STANDARD 8501-1 IN ALL WELDINGS, ZONES WITH CORROSION, MECHANICAL DAMAGES, BURNS, DAMAGED SHOPPRIMER, ETC.</i>
<p>TIPO C :</p> <ul style="list-style-type: none"> - DECAPAR AO GRAU Sa 2 1/2 DE ACORDO COM A NORMA ISO. 8501-01 EM TODAS AS AREAS. <p>TYPE C :</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>BLASTING TO GRADE Sa 2 1/2 ACCORDING WITH ISO STANDART 8501-01 IN ALL AREAS</i>
<p>TIPO D (GALVANIZADOS) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - DESENGORDURAMENTO. REMOÇÃO DOS SAIS DE ZINCO SE NECESSÁRIO. <p>TYPE D (GALVANIZED) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>DEGREASING. REMOVAL OF ZINC SALTS IF NECESSARY.</i>

		e-	118
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

<p>TANQUES DE LASTRO :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ANTES DA APLICAÇÃO DA TINTA, TODOS OS TANQUES DE LASTRO, DEVEM SER LAVADOS COM AGUA DOCE A ALTA PRESSÃO. - AS DEMÃOS DE RETOQUES DEVEM SER APLICADAS PREVIAMENTE ÀS DEMÃOS GERAIS, EM TODAS AS ZONAS DE ACESSO DIFICIL, SOLDADURAS ARESTAS, BOEIRAS, ETC... <p><i>BALLAST TANKS :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>BEFORE PAINTING, BALLAST TANKS SHOULD BE HIGH PRESSUR FRESH WATER WASHED.</i> - <i>THE RETOUCH COATING SHOULD BE APPLIED PREVIOUSLY TO THE OVERALL COATINGS, IN ALL DIFFICULT ACCESS ZONES, WELDING EDGES, CUT OUTS, ETC...</i>

		e-	119
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

EXECUÇÃO

POS	ÁREA A PINTAR	SISTEMA (Qualidade)	Nº DE MÃOS	ESPESSURA DO FILME (microns)	
				húmida	seca
1	FLAT BOTTOM	HEMPADUR QUATTRO XO 17820	1	217	150
	FUNDO CHATO	HEMPEL'S NEXUS X-PRIMER 27100	1	217	150
		HEMPASIL NEXUS X-TEND 27500	1	163	75
		HEMPAGUARD X7 89900	1	202	115
					605
2	SIDE BOTTOM	HEMPADUR M.-STRENGHT G.F. 35870	1	402	350
	FUNDO VERTICAL	HEMPADUR M.-STRENGHT G.F. 35870	1	402	350
	a) ZONA DAS DEFENSAS	HEMPADUR 45182	1	163	75
		HEMPEL'S A/F OCEANIC 8485K	1	193	110
		HEMPEL'S A/F OCEANIC 8495K	1	193	110
		HEMPEL'S A/F GLOBIC NCT 8195M	1	212	110
					1105
	b) FORA DA ZONA DAS DEFENSAS	HEMPADUR 17630	1	217	150
		HEMPADUR 17630	1	217	150
		HEMPADUR 45182	1	163	75
		HEMPEL'S A/F OCEANIC 8485K	1	193	110
		HEMPEL'S A/F OCEANIC 8495K	1	193	110
		HEMPEL'S A/F GLOBIC NCT 8195M	1	212	110
					705
3	TOP SIDE	HEMPADUR M.-STRENGHT G.F. 35870	1	402	350
	COSTADO (ATÉ UPPER DECK)	HEMPADUR M.-STRENGHT G.F. 35870	1	402	350
	a) ZONA DAS DEFENSAS	HEMPATHANE TOPCOAT 55210	1	78	40
		HEMPATHANE TOPCOAT 55210	1	78	40
					780
	b) FORA DA ZONA DAS DEFENSAS	HEMPADUR 17630	1	290	200
		HEMPADUR 45080	1	208	100
		HEMPATHANE TOPCOAT 55210	1	78	40
		HEMPATHANE TOPCOAT 55210	1	78	40
					380
4	SUPERSTRUCTURE	HEMPADUR MASTIC 45880	1	260	200
	SUPERESTRUTURA	HEMPADUR 45080	1	208	100
	INCLUI TECTOS EXT. ABERTOS E DIV. EXT.	HEMPATHANE TOPCOAT 55100	1	77	40
		HEMPATHANE TOPCOAT 55100	1	77	40
					380
5	WEATHER DECKS	HEMPADUR MASTIC 45880	1	195	150
	PAVIMENTOS EXTERIORES	HEMPADUR MASTIC 45880	1	195	150
					300

		e-	120
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

6	STRUCTURE BEHIND UNINGS	HEMPALIN PRIMER HB	13200	1	170
	INTERIORES FORRADOS				75
	(SOB ISOLAMENTO OU SOB PAINEIS)				150
7	BARE STEEL				
	INTERIORES NÃO FORRADOS				
	a) (PAIOIS, TRONCOS ESCADAS,	HEMPALIN PRIMER HB	13200	1	170
	CASAS DAS MÁQUINAS, ETC.)	HEMPALIN ENAMEL HB	52220	1	128
					135
	b) (GARAGEM)	HEMPADUR	45880	1	195
		HEMPADUR	45880	1	195
		HEMPATHANE TOPCOAT	55210	1	78
		HEMPATHANE TOPCOAT	55210	1	78
					380
8	INSIDE DECKS				
	PAV. INT. NÃO REVESTIDOS	HEMPALIN PRIMER HB	13200	1	170
					75
a)	(PAIOS, CASA DE VENTILAÇÃO, ETC.)	HEMPEL'S ROSTICO	52390	1	128
					60
					135
b)	CASAS DAS MÁQUINAS	HEMPALIN PRIMER HB	13200	1	170
		HEMPEL'S ROSTICO	52390	1	128
					60
					135
9	CAR DECKS/ GARAGE	HEMPADUR MASTIC	45880	1	195
	PAVIMENTO E PLATAFORMAS DA	HEMPADUR MASTIC	45880	1	195
	GARAGEM				150
					300
10	ENGINE ROOM	HEMPADUR	17630	1	290
	CADA DAS MÁQUINAS	HEMPADUR	17630	1	290
	(ABAIXO DOS ESTRADOS.)				200
					400
11	BALLAST TANKS	HEMPADUR	17630	1	290
	TANQUES DE LASTRO	HEMPADUR	17630	1	290
					200
					400
REMARKS: a) Decks exteriores - desempolamentos com massas adequadas e acabamento anti-derrapante b) Pintura anti-derrapante nas rampas exteriores					
12	FRESH WATER TANKS	HEMPADUR M. - STRENGTH	35530	1	200
	TANQUES DE ÁGUA DOCE	HEMPADUR M. - STRENGTH	35530	1	200
					200
					400
13	TANKS / TANQUES				
	a) GREY WATER	HEMPADUR	85671	1	147
	b) BLACK WATER	HEMPADUR	85671	1	147
	c) BILGE WATER	HEMPADUR	85671	1	147
					100
					100
					100

		e-	121
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

					300
14	CHAIN LOCKER				
	PAIOL DA AMARRA				
	a) DIVISÓRIAS E TECTOS ACIMA	HEMPINOL	10220	1	283
	ESTRADO	HEMPINOL	10220	1	283
					300
	a) DIVISÓRIAS E FUNDO SOB	HEMPADUR	17630	1	290
	ESTRADO	HEMPADUR	17630	1	290
					400
15	COFFERDAMS	HEMPADUR	17630	1	181
		HEMPADUR	17630	1	181
					250
16	INSIDE VENT. DUTS				
	a) INTERIOR CONDUTAS DE VENTILAÇÃO	HEMPADUR	17630	1	181
		HEMPADUR	17630	1	181
					250
	b) PERSIANAS	HEMPADUR	17630	1	290
		HEMPADUR	17630	1	290
					400
17	MASTS, DAVITS, OUTSIDE	HEMPADUR MASTIC	45880	1	260
	VENT DUTS.	HEMPADUR MASTIC	45080	1	167
	MASTROS TURCOS, TRONCOS VENT.	HEMPATHANE TOPCOAT	55210	1	78
	EXTERIOR, ETC.	HEMPATHANE TOPCOAT	55210	1	78
					360
18	SHELVES AND LOCKERS	HEMPALIN PRIMER HB	13200	1	136
	PRATELEIRAS E ARMÁRIOS METÁLICOS EM PAIÓIS	HEMPALIN ENAMEL HB	52220	1	64
					90

		e-	122
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

ANEXO 2

LISTA DE FERRAMENTAS

- CONVÉS -
ABECEDÁRIO 8 mm
ACESSÓRIOS PNEUMÁTICOS
AGULHAS COZER
AGULHETA ESPATULADA (ponta e unha curva) 500 mm
ALICATE AJUSTÁVEL 240 mm
ALICATE AJUSTÁVEL AUTO-BLOCANTES (<i>Griffes</i>) 180 mm
ALICATE AJUSTÁVEL AUTO-BLOCANTES (<i>Griffes</i>) 250 mm
ALICATE CORTE ISOLADO 160 mm
ALICATE UNIVERSAL ISOLADO 160 mm
ALMOTOLIA BICO METÁLICO FLEXIVEL 300 cc
ARRANCA PREGOS (péde cabra carpinteiro) 600 mm
BERBEQUIM ELECTRONICO C/ BUCHA DE COROA DENTADA 13 mm
BOMBA DE MASSA COMPLETA COM ACESSÓRIOS (tubos rígido e flexível + ponteiros copos planos e "mama")
CHAVE FENDA 1,8X8X175
CHAVE FENDA 1X5,5X125
CHAVE FRANCESA (CRESCENTE) 10"
CHAVE FRANCESA (CRESCENTE) 12"
CHAVE FRANCESA (CRESCENTE) 8"
CHAVE PHILLIPS Nº2X150
CHAVE PHILLIPS Nº3X150
CHAVE TUBOS CORRENTE 2-12" (roletes dos cabeços)
CHAVES BOCA LUNETAS ESTRIADA (mm) 13
CHAVES BOCA LUNETAS ESTRIADA (mm) 17
CHAVES BOCA LUNETAS ESTRIADA (mm) 19
CHAVES BOCA LUNETAS ESTRIADA (mm) 22
CHAVES BOCA LUNETAS ESTRIADA (mm) 24
CHAVES BOCA LUNETAS ESTRIADA (mm) 27
CHAVES BOCA LUNETAS ESTRIADA (mm) 30
CHAVES BOCA LUNETAS ESTRIADA (mm) 32
CHAVES TUBOS ("Griffes") 14"
CRAVEIRA P/ MEDIÇÃO BITOLA (medidas de cabos aço e massa em milímetros e em polegadas)
ESCADA ALUMINIO 2x2x2 Mt
ESCADOTE ALUMINIO 8 Dº 2 Mt
ESPICHA FERRO (2 medidas) CABOS AÇO
ESPICHA MADEIRA (2 medidas) CABOS NYLON E MASSA
FITA MÉTRICA 5 Mt

		e-	123
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

FUNIL PLÁSTICO 250 mm
GRUPO FILTRO REGULADORES LUBRIFICADORES COM PROTECÇÃO CHAPA AÇO
JOGO (aparelho pneumático e chaves) IMPACTO QUADRADO 1/2"
JOGO AGULHAS COZER FIO VELA
JOGO CHAVES CAIXA ESTRIADAS (QUADRADO 1/2") - 6 - 32 MM (ESTOJO OU MALA METÁLICA COMPLETA COM ACESSÓRIOS)
JOGO ESCOPROS COM SUPORTE METÁLICO
JOGO LIMAS CALADO
JOGO PUNÇÕES ARROMBAR COM SUPORTE METÁLICO (2, 3, 4, 5, 6, 8, 10 mm)
LIMA GROSSA 10"
LIMA MEIA-CANA BASTARDA 10"
LIMA MEIA-CANA MURÇA 10"
LIMA PARALELA BASTARDA 10"
LIMA PARALELA MURÇA 10"
LIMATÃO QUADRADO BASTARDO 8"
LIMATÃO REDONDO BASTARDO 8"
LIMATÃO TRIANGULAR BASTARDO 8"
MAÇO BORRACHA 80 mm
MAÇO BORRACHA 67 mm
MAÇO DE NYLON 46 MM
MAÇO MADEIRA
MARRETA 2 KG
MARTELO BOLA 200 GR
MARTELO PENA 200 GR
MISTURADOR TINTA P/BERBEQUIM
NUMERÁRIO 8 mm
PASSADOR (espicha de martelar)
PAQUIMETRO
PISTOLA APLICAÇÃO SILICONE
PISTOLA LIMPEZA PNEUMÁTICA
RASPA ANGULAR 200 mm
RASPA ANGULAR 250 mm
REBARBADORA ELÉCTRICA P/ DISCOS 115
REBARBADORA ELÉCTRICA P/ DISCOS 230
REBARBADORA/LIXADEIRA ANGULAR PNEUMÁTICA
REPUXO
SERROTE (armação) MANUAL P/ FERRO (lamina 300 mm)
SONDA ARTICULADA (FERRO) - 1 Mt
SONDA FITA (INOX) 15 Mt
TESOURA CORTAR CHAPA 12"
ZAGAIA
SERROTE P/ MADEIRA 600 mm / Hand saw blade length 600 mm

	e-	124
	Projeto	E-FERRY
	Relatório	ALINE-V07
	Data	30/10/2024

Bomba diafragmas / PNEUMATIC DIAPHRAGM PUMP, MODEL T4, INLET 1"1/2 OUTLET 1" 1/4, MANUF. WILDEN
Saguim / PNEUMATIC JET CHISEL, MODEL JEX-2800, NEEDLES f3 x28s
Máquina de fazer ilhó / GROMMET DIES Nº 25, f10 mm
Máquina de fazer ilhó / GROMMET DIES Nº 28, f13 mm
Máquina de fazer ilhó / GROMMET DIES Nº 30, f16 mm
Máquina de fazer ilhó / GROMMET DIES Nº 32, f19 mm
Martelo de orelhas / CARPENTER HAMMER TUBULAR STEEL AND CUSHION GRIP, WEIGHT 450 g

- ELECTRICIDADE -
ALICATE AJUSTÁVEL 250 mm / Heavy water pump plier
ALICATE AJUSTÁVEL AUTO-BLOCANTES (Griffes) 175 mm
ALICATE CORTE ISOLADO 08 "
ALICATE CORTE ISOLADO 10 "
ALICATE CRAVAR TERMINAIS 0,1 - 20 mm
ALICATE CRAVAR TERMINAIS de 6 - 35 mm
Alicate de pressão 175 mm / VISE GRIP COMBINATION PLIER LENGTH 175mm
ALICATE DESCARNADOR ISOLADO 8 "
Alicate estensível / PLIERS,WATERPUMP,240MM,SLIP JOINT W/6 ADJ.
ALICATE PONTAS CHATAS ISOLADO 8 "
ALICATE PONTAS CHATAS LONGAS ISOLADO 8 "
ALICATE PONTAS CURVAS ISOLADO 8 "
ALICATE PONTAS DIREITAS ISOLADO 8 "
ALICATE PONTAS REDONDAS ISOLADO 8 "
ALICATE UNIVERSAL ISOLADO 8 "
APARAFUSADORA ELECTRONICA PORTÁTIL C/ BATERIA SOBRESSALENTE
APARELHO AQUECIMENTO ROLAMENTOS
APARELHO MEDIÇÃO VIBRAÇÕES (rolamentos)
Berbequim a bateria / DRILL/SCREWDRIVER, BATTERY, HEAVY DUTY, SPARE BATTERY
BERBEQUIM ELECTRONICO 1500 W / C/ BUCHA APERTO RÁPIDO 13 mm de Ø
BOMBA ASPIRADORA P/ SOLDADURA
Calibrador de instrumentos pneumáticos / PRESSURE CALIBRATOR PC350M, PRESSURE RANGE 0 to 350 BAR
Calibrador de instrumentos pneumaticos / SIKA, PM110PIC, RANGE 0-20 / 0-2 BAR
Calibre p/ termóstatos / SIKA, TP18850, RANGE TEMP UP TO 850°C HEATING BLOCK MATERIAL BRASS.
Chave de fenda isolada 5x0,8x75 / SCREWDRIVER,ELECTR'NS,5X0.8MM 100MM BLADE
Chave de fenda isolada 5x0,8x75 /SCREWDRIVER,ELECTR'NS,5X0.8MM 75MM BLADE
CHAVE FENDA 0,5X3X100
CHAVE FENDA 1,2X6,5X150
CHAVE FENDA 1,8X8X175
CHAVE FENDA 1,8x8x175 - ISOLADA

		e-	125
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

CHAVE FENDA 1X5,5X125
CHAVE FENDA 1x5,5x125 - ISOLADA
CHAVE FENDA ANGULAR (QUADRA) 0,5X3
CHAVE FENDA ANGULAR (QUADRA) 0,8X4
CHAVE FENDA ANGULAR (QUADRA) 1,2X8
CHAVE FENDA COTO 0,8X4X30
CHAVE FENDA COTO 1,2X6,5X32
CHAVE FENDA COTO 1X5,5X31
CHAVE FRANCESA 10 " - ISOLADA
CHAVE FRANCESA 6" – ISOLADA
CHAVE FRANCESA 8 " – ISOLADA
CHAVE PHILLIPS COTO Nº1X30
CHAVE PHILLIPS COTO Nº2X30
CHAVE PHILLIPS ANGULAR (QUADRA) Nº0-1
CHAVE PHILLIPS ANGULAR (QUADRA) Nº1-2
CHAVE PHILLIPS ANGULAR (QUADRA) Nº3-4
CHAVE PHILLIPS FIXAÇÃO Nº1X125
CHAVE PHILLIPS FIXAÇÃO Nº2X125
CHAVE PHILLIPS Nº0X100
CHAVE PHILLIPS Nº1X125
CHAVE PHILLIPS Nº2X150
CHAVE PHILLIPS Nº3X150
CHAVES BOCA LUNETA ESTRIADA (mm) 10
CHAVES BOCA LUNETA ESTRIADA (mm) 11
CHAVES BOCA LUNETA ESTRIADA (mm) 12
CHAVES BOCA LUNETA ESTRIADA (mm) 13
CHAVES BOCA LUNETA ESTRIADA (mm) 14
CHAVES BOCA LUNETA ESTRIADA (mm) 15
CHAVES BOCA LUNETA ESTRIADA (mm) 16
CHAVES BOCA LUNETA ESTRIADA (mm) 17
CHAVES BOCA LUNETA ESTRIADA (mm) 18
CHAVES BOCA LUNETA ESTRIADA (mm) 19
CHAVES BOCA LUNETA ESTRIADA (mm) 6
CHAVES BOCA LUNETA ESTRIADA (mm) 7
CHAVES BOCA LUNETA ESTRIADA (mm) 8
CHAVES BOCA LUNETA ESTRIADA (mm) 9
CINTO SEGURANÇA DE ARNÊS C/ CABO 3 Mt
DESCARNADOR CABOS
ESCADOTE 4 Dº 1 Mt
ESTAÇÃO DE SOLDADURA AUTOMÁTICA P/ ESTANHO 230V - VARIÁVEL 10-100W
Ferro de soldar / SOLDERING IRON,220VAC/DC,200W
FURADOR CABO ISOLADO

	e-	126
	Projeto	E-FERRY
	Relatório	ALINE-V07
	Data	30/10/2024

GAMBIARRA FLUORESCENTE PORTÁTIL C/ PROTEÇÃO CONTRA LUZ 220Vx8W
GAMBIARRA LAMPADA INCANDESCENTE PORTÁTIL C/ PROTEÇÃO CONTRA LUZ - 220Vx40W E27 10 metros
GAMBIARRA LAMPADA INCANDESCENTE PORTÁTIL C/ PROTEÇÃO CONTRA LUZ E VIDRO - 24Vx40W E27 10 metros
GERADOR DE SINAIS 0/10v 4/20mA
HASTE MAGNÉTICA FLEXIVEL Nº 0 (400 gr)
HASTE MECANICA FLEXIVEL COM GARRA 350 mm
JOGO BITS (FENDA, PHILLIPS, UMBRAKO, POZIDRIV, TORX) C/ CHAVE MAGNÉTICA C/ PUNHO
JOGO BROCAS CILINDRICAS HSS 0,5 - 13 mm
JOGO C/ ALICATE E TERMINAIS PRÉ-ISOLADOS (caixa metálica)
JOGO CHAVES BOCAS (6/7, 8/9, 10/11, 12/13, 14/15)
JOGO CHAVES CAIXA (QUADRADO 1/4") - 4/14 MM (MALA METÁLICA COMPLETA COM ACESSÓRIOS E PONTEIRAS ALLEN,TORX, ETC.)
JOGO LIMAS CALADO
JOGO VAZADOR CILINDRICO LAMINA MULTIPLA E CINTEL (em caixa metálica)
LUVAS 10000V
MAÇO BORRACHA 60 mm / Head diameter 60 mm
Maço de nylon 38 mm / PLASTIC HAMMER, HANDLED, AND REPLACEABLE TIPS, HEAD DIAMETER 38 mm
MARTELO PENA 200 Gr
MEGAOHMIMETRO ELECTRONICO DIGITAL
MULTIMETRO DIGITAL 0 - 1000 V
MULTIMETRO ELECTRONICO DIGITAL P/ CALIBRAÇÃO CORRENTES FRACAS
NAVALHA ELECTRICISTA
Paquímetro c/ nónio travado por mola 150 mm / VERNIER CALIPER, METRIC & INCH 150 mm - 6" without screw locker
PINÇA APERIMETRICA DIGITAL 0-500 A/1000 V
PISTOLA AR QUENTE (kit em caixa metálica)
PISTOLA COLA TÉRMICA
PONTAS MULTITESTER
PUNÇÃO DE BICO
Secador eléctrico portátil de 1500 W / 230 V (Ver PISTOLA AR QUENTE)
Serra de rodear / SAW,TILE,HAND,6" FRAME LENGTH&DEPTH
SERROTE MANUAL P/ FERRO 300 mm
Tesoura / SCISSORS,TEXTILE,115MM,DRAPERS
TESOURA ALFAITE 10"(corte juntas papel) / Cloth Scissor overall length
TRANSFORMADOR PORTÁTIL 220V-24V

		e-	127
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

- MECÂNICA -	
ABECEDÁRIO 6 mm	
ABECEDÁRIO 8 mm	
ACESSÓRIOS CHAVE CAIXA AUMENTO 1/2"-3/4"	
ACESSÓRIOS CHAVE CAIXA AUMENTO 1/4"-1/2"	
ACESSÓRIOS CHAVE CAIXA REDUÇÃO 1/2"-1/4"	
ACESSÓRIOS CHAVE CAIXA REDUÇÃO 3/4"-1/2"	
AGULHETA ESPATULADA (ponta e unha 90º)	
AGULHETA ESPATULADA (ponta e unha curva) 300 mm	
AGULHETA ESPATULADA (ponta e unha curva) 500 mm	
ALAVANCA P/ CHAVES TUBOLARES Nº1 (6/24) e Nº2 (24/32)	
ALICATE AJUSTÁVEL 250 mm / Heavy water pump plier	
ALICATE AJUSTÁVEL AUTO-BLOCANTES (Griffes) 175 mm	
ALICATE AJUSTÁVEL AUTO-BLOCANTES (Griffes) 250 mm	
ALICATE CORTE ISOLADO 160 mm	
ALICATE FREIOS ELÁSTICOS EXTERIORES CURVADAS 90º 12-25	
ALICATE FREIOS ELÁSTICOS EXTERIORES CURVADAS 90º 19-60	
ALICATE FREIOS ELÁSTICOS EXTERIORES CURVADAS 90º 40-100	
ALICATE FREIOS ELÁSTICOS EXTERIORES CURVADAS 90º 8-13	
ALICATE FREIOS ELÁSTICOS EXTERIORES DIREITAS 12-25	
ALICATE FREIOS ELÁSTICOS EXTERIORES DIREITAS 19-60	
ALICATE FREIOS ELÁSTICOS EXTERIORES DIREITAS 40-100	
ALICATE FREIOS ELÁSTICOS EXTERIORES DIREITAS 8-13	
ALICATE FREIOS ELÁSTICOS INTERIORES CURVADAS 90º 12-25	
ALICATE FREIOS ELÁSTICOS INTERIORES CURVADAS 90º 19-60	
ALICATE FREIOS ELÁSTICOS INTERIORES CURVADAS 90º 40-100	
ALICATE FREIOS ELÁSTICOS INTERIORES CURVADAS 90º 8-13	
ALICATE FREIOS ELÁSTICOS INTERIORES DIREITAS 12-25	
ALICATE FREIOS ELÁSTICOS INTERIORES DIREITAS 19-60	
ALICATE FREIOS ELÁSTICOS INTERIORES DIREITAS 40-100	
ALICATE FREIOS ELÁSTICOS INTERIORES DIREITAS 8-13	
ALICATE PONTAS CURVADAS 45º ISOLADO 160 mm	
ALICATE PONTAS PLANAS DIREITAS (Chatas) ISOLADO 160 mm	

		e-	128
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

ALICATE PONTAS REDONDAS CURVAS 45° ISOLADO 160 mm
ALICATE PONTAS REDONDAS DIREITAS ISOLADO 160 mm
ALICATE PONTAS SEMI-REDONDAS CURVAS 45° ISOLADO 160 mm
ALICATE PONTAS SEMI-REDONDAS DIREITAS ISOLADO 160 mm
ALICATE UNIVERSAL ISOLADO 160 mm
ALMOTOLIA BICO METÁLICO FLEXIVEL 300 cc
ALMOTOLIA BICO METÁLICO RIGIDO 300 cc
APALPA FOLGAS MM 0,05-1.00mm
APALPA FOLGAS MM LONGO 0,05-1.00mm
APARELHO DE PRESSÕES
APARELHO DIFERENCIAL (2) CORRENTE 1 ton (CORRENTE DO GATO 3 m)
APARELHO DIFERENCIAL (2) ROQUETE 0,5 ton (CORRENTE DO GATO 3 m)
APARELHO DIFERENCIAL (4) CORRENTE 10 ton (CORRENTE DO GATO 4 m) - (suspensão dos motores ABC, Impulsores Proa, Alternadores e Motores Impulsores Popa)
APARELHO DIFERENCIAL CORRENTE 1 ton (CORRENTE DO GATO 8 m)
ARRANCA PREGOS (pé de cabra carpinteiro) 600 mm
BASE MAGNÉTICA P/ COMPARADOR
BASE MAGNETICA, 64 x 65 x 57 mm P/ COMPARADOR / Dial gauge stand, pole size 200 x 12 mm
Bateria de vazadores / PUNCHING TOOL SETS, COMBINATION SIZE, ONE PUNCHING TABLE, PUNCHING DIES FROM 6 TO 38 mm DIAM.
BERBEQUIM ELÉCTRICO VELOCIDADE VARIÁVEL C/ BUCHA COROA DENTADA ATÉ 16 MM
BIGORNA / Cast Iron Anvil, length overall 470 mm
BOCAS LOBO (4) P/ LONGARINAS PERFIS "T" e "I" (1Ton)
BOCAS LOBO (4)P/ LONGARINAS PERFIS "FERRO BOLBO" (1Ton)
BOMBA DE MASSA COMPLETA COM ACESSÓRIOS (tubos rigido e flexivel + ponteiros copos planos e "mama")
Bomba diafragmas / PNEUMATIC DIAPHRAGM PUMP, MODEL T2, INLET 1" OUTLET 3/4", MANUF. WILDEN
BOMBA HIDRAULICO-PNEUMATICA
Bomba p/ bidons / PNEUMATIC DRUM PUMP, TYPE QTQ SUCTION AND DISCHARGE,
BOMBA TESTE "BOSCH" P/ INJECTORES
BROCAS DE PONTO HSS 2 mm
BROCAS DE PONTO HSS 3 mm
BROCAS HSS ENCAVADOR CÓNICO "MORSE" (mm) 13
BROCAS HSS ENCAVADOR CÓNICO "MORSE" (mm) 13,5

		e-	129
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

BROCAS HSS ENCAVADOR CÓNICO "MORSE" (mm) 14,5
BROCAS HSS ENCAVADOR CÓNICO "MORSE" (mm) 15
BROCAS HSS ENCAVADOR CÓNICO "MORSE" (mm) 15,5
BROCAS HSS ENCAVADOR CÓNICO "MORSE" (mm) 16
BROCAS HSS ENCAVADOR CÓNICO "MORSE" (mm) 16,5
BROCAS HSS ENCAVADOR CÓNICO "MORSE" (mm) 17
BROCAS HSS ENCAVADOR CÓNICO "MORSE" (mm) 17,5
BROCAS HSS ENCAVADOR CÓNICO "MORSE" (mm) 18
BROCAS HSS ENCAVADOR CÓNICO "MORSE" (mm) 18,5
BROCAS HSS ENCAVADOR CÓNICO "MORSE" (mm) 19
BROCAS HSS ENCAVADOR CÓNICO "MORSE" (mm) 19,5
BROCAS HSS ENCAVADOR CÓNICO "MORSE" (mm) 20
BROCAS HSS ENCAVADOR CÓNICO "MORSE" (mm) 20,5
BROCAS HSS ENCAVADOR CÓNICO "MORSE" (mm) 21
BROCAS HSS ENCAVADOR CÓNICO "MORSE" (mm) 21,5
BROCAS HSS ENCAVADOR CÓNICO "MORSE" (mm) 22
BROCAS HSS ENCAVADOR CÓNICO "MORSE" (mm) 22,5
BROCAS HSS ENCAVADOR CÓNICO "MORSE" (mm) 23
BROCAS HSS ENCAVADOR CÓNICO "MORSE" (mm) 23,5
BROCAS HSS ENCAVADOR CÓNICO "MORSE" (mm) 24
BROCAS HSS ENCAVADOR CÓNICO "MORSE" (mm) 24,5
BROCAS HSS ENCAVADOR CÓNICO "MORSE" (mm) 25
BROCAS HSS ENCAVADOR CÓNICO "MORSE" (mm) 25,5
CHAVE "STILLSON" 12"
CHAVE CAIXA ROQUETE DINAMOMÉTRICA 1/2" - 20*100 Nm (valores a verificar p/ Motores ABC)
CHAVE CAIXA ROQUETE DINAMOMÉTRICA 1/2" - 70*300 Nm (valores a verificar p/ Motores ABC)
CHAVE CAIXA ROQUETE DINAMOMÉTRICA 1/2" - C/ MOSTRADOR (valores a verificar p/ Motores ABC)
CHAVE CAIXA ROQUETE DINAMOMÉTRICA 1/4" - 5*25 Nm (valores a verificar p/ Depuradoras Alfa_Laval)
CHAVE FENDA 0,5X3X100
CHAVE FENDA 1,2X6,5X150
CHAVE FENDA 1,8X8X175
CHAVE FENDA 1X5,5X125

		e-	130
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

CHAVE FENDA ANGULAR (QUADRA) 0,5X3
CHAVE FENDA ANGULAR (QUADRA) 0,8X4
CHAVE FENDA ANGULAR (QUADRA) 1,2X8
CHAVE FENDA COTO 0,8X4X30
CHAVE FENDA COTO 1,2X6,5X32
CHAVE FENDA COTO 1X5,5X31
CHAVE FENDA FIXAÇÃO 0,6X4,5X125
CHAVE FENDA FIXAÇÃO 0,8X6X125
CHAVE FILTROS
CHAVE FRANCESA (CRESCENTE)
CHAVE FRANCESA (CRESCENTE) 10"
CHAVE FRANCESA (CRESCENTE) 12"
CHAVE FRANCESA (CRESCENTE) 6"
CHAVE FRANCESA (CRESCENTE) 8"
CHAVE FRANCESA (CRESCENTE-ISOLADA) 6"
CHAVE IMPACTO QUADRADO 1/2" - (mm) 24
CHAVE IMPACTO QUADRADO 1/2" - (mm) 30
CHAVE IMPACTO QUADRADO 1/2" - (mm) 32
CHAVE IMPACTO QUADRADO 1/2" - (mm) 36
CHAVE INGLESA (CANALIZADOR) 10"
CHAVE INGLESA (CANALIZADOR) 12"
CHAVE INGLESA (CANALIZADOR) 8"
CHAVE PANCADA QUADRADO 1/2"
CHAVE PHILLIPS COTO Nº1X30
CHAVE PHILLIPS COTO Nº2X30
CHAVE PHILLIPS ANGULAR (QUADRA) Nº0-1
CHAVE PHILLIPS ANGULAR (QUADRA) Nº1-2
CHAVE PHILLIPS ANGULAR (QUADRA) Nº3-4
CHAVE PHILLIPS FIXAÇÃO Nº1X125
CHAVE PHILLIPS FIXAÇÃO Nº2X125
CHAVE PHILLIPS Nº0X100
CHAVE PHILLIPS Nº1X125
CHAVE PHILLIPS Nº2X150

		e-	131
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024


CHAVE PHILLIPS Nº3X150
CHAVE ROQUETE 90° PNEUMÁTICA QUADRADO 1/2"
CHAVE ROQUETE DUPLO ESTRIADO 10X11
CHAVE ROQUETE DUPLO ESTRIADO 12X13
CHAVE ROQUETE DUPLO ESTRIADO 17X19
CHAVE ROQUETE DUPLO ESTRIADO 7X8
CHAVES BOCA LUNETAS ESTRIADAS (mm) 06
CHAVES BOCA LUNETAS ESTRIADAS (mm) 07
CHAVES BOCA LUNETAS ESTRIADAS (mm) 08
CHAVES BOCA LUNETAS ESTRIADAS (mm) 09
CHAVES BOCA LUNETAS ESTRIADAS (mm) 10
CHAVES BOCA LUNETAS ESTRIADAS (mm) 11
CHAVES BOCA LUNETAS ESTRIADAS (mm) 12
CHAVES BOCA LUNETAS ESTRIADAS (mm) 13
CHAVES BOCA LUNETAS ESTRIADAS (mm) 14
CHAVES BOCA LUNETAS ESTRIADAS (mm) 15
CHAVES BOCA LUNETAS ESTRIADAS (mm) 16
CHAVES BOCA LUNETAS ESTRIADAS (mm) 17
CHAVES BOCA LUNETAS ESTRIADAS (mm) 18
CHAVES BOCA LUNETAS ESTRIADAS (mm) 19
CHAVES BOCA LUNETAS ESTRIADAS (mm) 20
CHAVES BOCA LUNETAS ESTRIADAS (mm) 21
CHAVES BOCA LUNETAS ESTRIADAS (mm) 22
CHAVES BOCA LUNETAS ESTRIADAS (mm) 23
CHAVES BOCA LUNETAS ESTRIADAS (mm) 24
CHAVES BOCA LUNETAS ESTRIADAS (mm) 25
CHAVES BOCA LUNETAS ESTRIADAS (mm) 26
CHAVES BOCA LUNETAS ESTRIADAS (mm) 27
CHAVES BOCA LUNETAS ESTRIADAS (mm) 28
CHAVES BOCA LUNETAS ESTRIADAS (mm) 29
CHAVES BOCA LUNETAS ESTRIADAS (mm) 30
CHAVES BOCA LUNETAS ESTRIADAS (mm) 32
CHAVES BOCA LUNETAS ESTRIADAS (mm) 36

		e-	132
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

CHAVES BOCA LUNETAS ESTRIADA (mm) 41
CHAVES BOCA PANCADA 24
CHAVES BOCA PANCADA 27
CHAVES BOCA PANCADA 30
CHAVES BOCA PANCADA 32
CHAVES BOCA PANCADA 36
CHAVES BOCA PANCADA 38
CHAVES BOCA PANCADA 39
CHAVES BOCA PANCADA 40
CHAVES BOCA PANCADA 41
CHAVES BOCA PANCADA 46
CHAVES BOCA PANCADA 50
CHAVES BOCA PANCADA 55
CHAVES BOCA PANCADA 60
CHAVES BOCA PANCADA 65
CHAVES BOCA PANCADA 70
CHAVES LUNETAS PANCADA 24
CHAVES LUNETAS PANCADA 26
CHAVES LUNETAS PANCADA 27
CHAVES LUNETAS PANCADA 30
CHAVES LUNETAS PANCADA 32
CHAVES LUNETAS PANCADA 36
CHAVES LUNETAS PANCADA 41
CHAVES LUNETAS PANCADA 46
CHAVES LUNETAS PANCADA 50
CHAVES LUNETAS PANCADA 55
CHAVES LUNETAS PANCADA 60
CHAVES LUNETAS PANCADA 65
CHAVES TUBOS ("Griffes") 10"
CHAVES TUBOS ("Griffes") 14"
CHAVES TUBOS ("Griffes") 15"
CINTEL P/ JUNTAS
COMPARADOR ANALÓGICO

		e-	133
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

COMPASSO DE MOLA PONTAS CURVAS EXTERIORES, 200 mm / Spring outside caliper, size 200 mm
COMPASSO DE MOLA PONTAS CURVAS INTERIORES, 200 mm / Spring inside caliper, size 200 mm
COMPASSO PERNAS CURVAS EXTERNAS 300 mm / Outside caliper, size 300 mm
COMPASSO PERNAS CURVAS INTERNAS 300 mm / Inside caliper, size 300 mm
COMPASSO PERNAS DIREITAS 300 mm / Steel compass, size 300 mm
COMPASSO PRECISÃO 200 mm / Spring divider, size 200 mm
CONJUNTO MANÓMETROS, MANGUEIRAS, VÁLVULAS REDUÇÃO E SEGURANÇAS DE SOLDADURA OXI-ACETILENO
Conta-fios rosca métrica ISO / SCREW PITCH GAUGES ISO METRIC
Conta-fios rosca métrica JIS / SCREW PITCH GAUGES JIS METRIC
Conta-fios rosca Unify / SCREW PITCH GAUGES Nº 474 UNIFY
Conta-fios rosca Whitworth / SCREW PITCH GAUGES Nº 137 WHITWORTH
CORTA PORCAS HIDRÁULICO
CORTA TUBOS GALVANIZADOS 2"
ESCADA ALUMINIO 2x2x2 Mt
ESCADOTE ALUMINIO 4 Dº 1 Mt
ESCADOTE ALUMINIO 8 Dº 2 Mt
ESPELHO TELESCÓPICO ORIENTÁVEL 50X50 mm
ESQUADRO C/ BASE (INOX) 250
ESQUADRO SIMPLES (INOX) 250
ESTECTOSCÓPIO
EXTENSÃO CHAVE CAIXA 1/2" - IMPACTO 75 MM
EXTRACTOR CONE MORSE Nº 1
EXTRACTOR CONE MORSE Nº 2
EXTRACTOR CONE MORSE Nº 3
EXTRACTORES (Sacac) 2 BRAÇOS P/ EXTERIORES Nº 1
EXTRACTORES (Sacac) 2 BRAÇOS P/ EXTERIORES Nº 3
EXTRACTORES (Sacac) 2 BRAÇOS P/ EXTERIORES Nº 5
EXTRACTORES (Sacac) 3 BRAÇOS P/ EXTERIORES Nº 1
EXTRACTORES (Sacac) 3 BRAÇOS P/ EXTERIORES Nº 2
EXTRACTORES (Sacac) 3 BRAÇOS P/ EXTERIORES Nº 3
FERROS TORNO QUADRADOS 1/2" ECLIPS H5 TD271F
FERROS TORNO QUADRADOS 1/4" ECLIPS H5 TD271F
FITA MÉTRICA 3 metros

		e-	134
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

METROS
FUNIL PLÁSTICO 150 mm
FUNIL PLÁSTICO 250 mm
FURADOR PONTA QUADRADA 6 mm
FURADOR PONTA REDONDA 6 mm
Gelhotina / METAL BENCH SHEAR BLADE LENGTH 300 mm, 485 x 335 mm
GRAMINHO PRISMÁTICO 300 mm
Grampo / C TYPE SCREW CLAMP,G-CLAMP, 150 mm OPENING
Grampo / C TYPE SCREW CLAMP,G-CLAMP, 300 mm OPENING
Grampo / C TYPE SCREW CLAMP,G-CLAMP, 50 mm OPENING
GRAMPO EXTENSÍVEL GRANDE
GRAMPO EXTENSÍVEL PEQUENO
GRUPO FILTRO REGULADORES LUBRIFICADORES COM PROTECÇÃO CHAPA AÇO
IMÃ COM VARA ARTICULADO 1,5 Mts
JARRO PLÁSTICO BICO PATO 5 Lt (óleo)
JOGO (aparelho pneumático e chaves) IMPACTO QUADRADO 1/2"
JOGO ALICATE E REBITES "POPE" (caixa metálica)
JOGO BITS (FENDA, PHILLIPS, UMBRAKO, POZIDRIV, TORX) C/ CHAVE MAGNÉTICA C/ PUNHO
JOGO BROCAS CILINDRICAS HSS 0,5/16 MM (CAIXA METÁLICA) - MEDIDAS DE 0,5 EM 0,5 mm
JOGO CAÇONETES ROSCA BSP 1/4" - 1"
JOGO CAÇONETES ROSCA MÉTRICA 3/24 MM
JOGO CHAVES ALLEN/UMBRAKO 1,5 até 12 MM
JOGO CHAVES BOCA 6/32 MM
JOGO CHAVES CAIXA "ALLEN" (QUADRADO 1/2") - 5; 6; 7; 8; 10; 12; 14; 17 MM
JOGO CHAVES CAIXA ESTRIADAS (QUADRADO 1/2") - 6 - 32 MM (ESTOJO OU MALA METÁLICA COMPLETA COM ACESSÓRIOS)
JOGO CHAVES CAIXA ESTRIADAS (QUADRADO 3/4") - 22 - 50 MM (ESTOJO OU MALA METÁLICA COMPLETA COM ACESSÓRIOS)
JOGO CHAVES CAIXA SEXTAVADAS IMPACTO 1/2" CURTAS - 17; 19; 22; 24; 27; 32; 36
JOGO CHAVES LUNETA ESTRIADAS 6 - 32 MM
JOGO CHAVES PÉ GALO 6 - 32 MM
JOGO CHAVES TUBOLARES REFORÇADAS 6 - 32 MM
JOGO COMPARADOR P/ DEFLEXÃO MOTORES ABC
JOGO CORTE E ABOCARDADOR TUBO COBRE 1/4 a 1" (CAIXA METÁLICA)

		e-	135
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

JOGO DE TARRACHAS P/ GALVANIZADO E PVC 3/8" - 2" (caixa metálica)
JOGO ESCOPROS COM SUPORTE METÁLICO
JOGO FERROS TORNO ECLIPSE (INTERIOR, EXTERIORES, ETC.)
JOGO FERROS TORNO NORMAIS
JOGO LIMAS CALADO
JOGO LIMPEZA INJECTORES "BOCSH"
JOGO MACHOS ROSCA BSP 1/4" - 1"
JOGO MACHOS ROSCA MÉTRICA 3 - 24 MM
JOGO O'RINGS (caixa metálica com medidas diversas 3 a 80 mm)
JOGO PNEUMÁTICO LIMPEZA E SOPRAGEM
JOGO PONTAS ABRASIVAS
JOGO PORCAS MESTRAS ROSCA BSP 1/4" - 1"
JOGO PORCAS MESTRAS ROSCA MÉTRICA 5 - 24 mm
JOGO PUNÇÕES ARROMBAR COM SUPORTE METÁLICO (2, 3, 4, 5, 6, 8, 10 mm)
JOGO SACA-PERNOS ATÉ M24
JOGO SUPORTES FERROS QUADRADOS 1/2" (DIREITOS, ESQUERDOS E NORMAIS)
JOGO SUPORTES FERROS QUADRADOS 1/4" (DIREITOS, ESQUERDOS E NORMAIS)
JOGO SUPORTES NAVALHAS SANGRAR E ROSCA (PEQUENA E GRANDE)
KIT BOMBA E TANQUE P/ LIMPEZAS QUIMICAS ARREFECEDORES
LAMINAS AÇO P/ CORTA TUBOS
LIMA DE ROSCAS 55º
LIMA DE ROSCAS 60º
LIMA GROSA 10" / Wood Rasp half round 250 mm
LIMA GROSA 6" / Wood Rasp half round 150 mm
LIMA GROSA 8" / Wood Rasp half round 200 mm
LIMA MEIA-CANA BASTARDA 10" / Half round file bastard 250 mm
LIMA MEIA-CANA BASTARDA 6" / Half round file bastard 150 mm
LIMA MEIA-CANA BASTARDA 8" / Half round file bastard 200 mm
LIMA MEIA-CANA MURÇA 10" / Half round file smooth 250 mm
LIMA MEIA-CANA MURÇA 6" / Half round file smooth 150 mm
LIMA MEIA-CANA MURÇA 8" / Half round file smooth 200 mm
LIMA PARALELA BASTARDA 10" / Flat file bastard 250 mm
LIMA PARALELA BASTARDA 6" / Flat file bastard 150 mm

	e-	136
	Projeto	E-FERRY
	Relatório	ALINE-V07
	Data	30/10/2024

LIMA PARALELA BASTARDA 8" / Flat file bastard 200 mm
LIMA PARALELA MURÇA 10" / Flat file smooth 250 mm
LIMA PARALELA MURÇA 6" / Flat file smooth 150 mm
LIMA PARALELA MURÇA 8" / Flat file smooth 200 mm
Limas de calado / NEEDLE FILE SETS 170 mm, 2nd CUT, 12 pcs SET
LIMATÃO QUADRADO BASTARDO 10" / Square file bastard 250 mm
LIMATÃO QUADRADO BASTARDO 6" / Square file bastard 150 mm
LIMATÃO QUADRADO BASTARDO 8" / Square file bastard 200 mm
LIMATÃO QUADRADO MURÇO 10" / Square file smooth 250 mm
LIMATÃO QUADRADO MURÇO 6" / Square file smooth 150 mm
LIMATÃO QUADRADO MURÇO 8" / Square file smooth 200 mm
LIMATÃO REDONDO BASTARDO 10" / Round file bastard 250 mm
LIMATÃO REDONDO BASTARDO 6" / Round file bastard 150 mm
LIMATÃO REDONDO BASTARDO 8" / Round file bastard 200 mm
LIMATÃO REDONDO MURÇO 10" / Round file smooth 250 mm
LIMATÃO REDONDO MURÇO 6" / Round file smooth 150 mm
LIMATÃO REDONDO MURÇO 8" / Round file smooth 200 mm
LIMATÃO TRIANGULAR BASTARDO 10" / Triangle file bastard 250 mm
LIMATÃO TRIANGULAR BASTARDO 6" / Triangle file bastard 150 mm
LIMATÃO TRIANGULAR BASTARDO 8" / Triangle file bastard 200 mm
LIMATÃO TRIANGULAR MURÇO 10" / Triangle file smooth 250 mm
LIMATÃO TRIANGULAR MURÇO 6" / Triangle file smooth 150 mm
LIMATÃO TRIANGULAR MURÇO 8" / Triangle file smooth 200 mm
MACACO HIDRAULICO PORTATIL / Hydraulic pump for hydraulic return jack, 1.3 L usable oil volume
MAÇO BORRACHA 48 mm / Head diameter 48 mm
MAÇO BORRACHA 60 mm / Head diameter 60 mm
Maço de nylon 38 mm / PLASTIC HAMMER, HANDLED, AND REPLACEABLE TIPS, HEAD DIAMETER 38 mm
MÁQUINA SOLDAR PORTÁTIL ELECTRÓNICA (electrodos 3,5)
Marreta / BLACKSMITH SLEDGE HAMMER DOUBLE FACE WITH HANDLE 1.8 kg WEIGHT
Marreta / BLACKSMITH SLEDGE HAMMER DOUBLE FACE WITH HANDLE 4.5 kg WEIGHT
MARRETA 5 KG
MARRETA CHUMBO 2KG / Lead hammer handled, weight 2 kg
MARRETA COBRE 1 KG / Copper hammer handled, wieght 1 kg

		e-	137
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024


MARTELO BOLA 110 GR / ball pein hammer handled, 110 g weight
MARTELO BOLA 200 GR
MARTELO BOLA 450 GR / ball pein hammer handled, 450 g weight
Martelo de soldador / CHIPPING HAMMER,1LB(450GM)
MARTELO PENA 200 GR
MARTELO PENA 450 GR / Cross pein hammer handled 450 g weight
MÁSCARA SOLDADURA ELECTRO DE MÃO
MÁSCARA SOLDADURA ELECTRO DE VISEIRA
MICROMETRO ANALOGICO 0-25 mm
MICROMETRO ANALOGICO 25-50 mm
MICROMETRO EXTERIORES DIGITAL 0/25 MM (ESTOJO COM ACESSÓRIOS)
MICROMETRO EXTERIORES DIGITAL 25/150 MM (ESTOJO COM ACESSÓRIOS)
NAVALHAS ROSCA 55° (PEQUENA E GRANDE)
NAVALHAS ROSCA 60° (PEQUENA E GRANDE)
NAVALHAS SANGRAR ECLIPSE H5 TH628V (GRANDE)
NAVALHAS SANGRAR ECLIPSE H5 TH628V (PEQUENA)
NUMERÁRIO 6 mm
NUMERÁRIO 8 mm
ÓCULOS SOLDADURA OXI-ACETILENO
Paquímetro c/ nónio travado por mola 150 mm / VERNIER CALIPER, METRIC & INCH 150 mm - 6" without screw locker
PAQUIMETRO DIGITAL 150 MM - ?????????
PAQUIMETRO NORMAL INOX 300 mm
PISTOLA SILICONE
PLANO / Surface plate, size 400 x 400 x 75 mm
PUNÇÃO DE BICO
PUNHO CHAVE CAIXA ARTICULADO 1/2"
PUNHO CHAVE CAIXA FIXO 1/2"
RASCADOR 2 LAMINAS 200 mm
RASCADOR 3 LAMINAS 200 mm
RASCADOR PLANO 200 mm
RASPA ANGULAR 200 mm
RASPA ANGULAR 250 mm
RASPADOR FLÉXIVEL 25 mm

		e-	138
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

RASPADOR FLÉXIVEL 50 mm
RASPADOR RIGIDO 25 mm
RASPADOR RIGIDO 50 mm
REBARBADORA P/ DISCOS 115
REBARBADORA P/ DISCOS 230
REGUA FLEXIVEL GRADUADA INOX 1000 mm
REGUA FLEXIVEL GRADUADA INOX 250 mm
REGUA FLEXIVEL GRADUADA INOX 500 mm
RISCADOR 200 mm
Saguim / PNEUMATIC JET CHISEL, MODEL AJC-16, NEEDLES □□□x28s
SEPARADORES Nº2
SEPARADORES Nº4
SERINGA 1 Lt
SERINGA 1/2 Lt
SERROTE (armação) MANUAL P/ FERRO (lamina 150 mm)
SERROTE (armação) MANUAL P/ FERRO (lamina 300 mm)
SERROTE P/ MADEIRA 600 mm / Hand saw blade length 600 mm
SONDA ARTICULADA (FERRO) - 1 Mt
SONDA FITA (INOX) 5 Mt
SUTA (INOX)
TAQUIMETRO DIGITAL (C/ ACESSÓRIOS)
TESOURA ALFAITE 10"(corte juntas papel) / Cloth Scissor overall length
TESOURA CORTAR CHAPA 10"
TESOURA CORTAR CHAPA 10" LAMINAS CURVADAS À DIREITA
TESOURA CORTAR CHAPA 10" LAMINAS CURVADAS À ESQUERDA
TESOURA CORTAR CHAPA 12"
TORNO DE BANCADA / PARALLEL BENCH VISES SQUARE CYLINDER JAWS OPENING 200 mm
TORNO MÃO GRANDE / Hand vises
TORNO MÃO PEQUENO / Hand vises
VAZADOR PANCADA CILINDRICOS (mm) 03
VAZADOR PANCADA CILINDRICOS (mm) 04
VAZADOR PANCADA CILINDRICOS (mm) 05
VAZADOR PANCADA CILINDRICOS (mm) 06

		e-	139
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

VAZADOR PANCADA CILINDRICOS (mm) 07
VAZADOR PANCADA CILINDRICOS (mm) 08
VAZADOR PANCADA CILINDRICOS (mm) 09
VAZADOR PANCADA CILINDRICOS (mm) 10
VAZADOR PANCADA CILINDRICOS (mm) 11
VAZADOR PANCADA CILINDRICOS (mm) 12
VAZADOR PANCADA CILINDRICOS (mm) 14
VAZADOR PANCADA CILINDRICOS (mm) 16
VAZADOR PANCADA CILINDRICOS (mm) 18
VAZADOR PANCADA CILINDRICOS (mm) 20
VAZADOR PANCADA CILINDRICOS (mm) 22
VAZADOR PANCADA CILINDRICOS (mm) 24
VAZADOR PANCADA CILINDRICOS (mm) 26
VAZADOR PANCADA CILINDRICOS (mm) 28
VAZADOR PANCADA CILINDRICOS (mm) 30

		e-	140
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

ANEXO 3

LISTA DE SOBRESSELENTES

Sistema de propulsão:

- A. Um motor elétrico para o sistema elétrico da propulsão;
- B. Um módulo de baterias;
- C. Um conversor / inversor para o sistema elétrico da propulsão.

Caixa redutoras:

No mínimo os seguintes sobressalentes para um ano de operação considerando 3000 horas de funcionamento por motor e de acordo com as instruções do fabricante:

- A. 12 unidades de filtros de óleo para o sistema de lubrificação;
- B. 4 unidades de válvulas preso-estáticas.

Sistema estabilizador:

- A. 2 unidades de bombas hidráulicas;
- B. 2 unidade de válvula direcional;
- C. 1 unidade de refrigerador de água salgada.

Sobressalentes para outros equipamentos:

Os aconselhados pelos fabricantes para existirem na dotação do navio sendo os de desgaste para um ano de operação para a totalidade de equipamentos e sistemas instalados a bordo, no mínimo o seguinte:

- A. Sistema elétrico (inclui sistemas de alarmes e de automação) – 5% de todos os elementos ou no mínimo 1 unidade;
- B. Bombas – um kit de reparação por bomba incluindo retentores e rolamentos;
- C. Unidade de tratamento de águas sanitárias - sobressalentes para um ano de operação incluindo filtros, uma unidade de bomba compressora, sensores de nível e sobressalentes do sistema elétrico;
- D. Conjunto de juntas flexíveis de borracha utilizadas nos sistemas de encanamentos;
- E. Conjunto de sobressalentes para golas de passagem de antepara;

		e-	141
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

- F.** Conjunto de válvulas sobressalentes para as instalações sanitárias;
- G.** Fechaduras, dobradiças e outras ferragens existentes nas portas e janelas do navio, bem como no mobiliário;
- H.** Quatro (4) limpa-vidros completos;
- I.** Um (1) ferro de fundear;
- J.** Quarenta (40) assentos para passageiros;
- K.** Dois (2) vidros de janela de cada modelo/dimensão instalado;
- L.** Dois (2) disjuntores principais (quadro principal);
- M.** Um conjunto de sinalética autocolante, para a zona dos passageiros; e
- N.** Ferramentas especiais: Para os equipamentos propulsores, motores elétricos de propulsão e governo, e outros equipamentos que requeiram ferramentas especiais recomendadas pelos respetivos fabricantes.

Nota: todas as bombas, serão entregues com os respetivos vedantes ou o rings.

		e-	142
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

ANEXO 4

DOCUMENTOS DE PROJECTO A SUBMETER À APROVAÇÃO DA ATLÂNTICOLINE

1. Memória Descritiva;
2. Arranjo detalhado em 3D com capacidade de navegação e identificação de sistemas e equipamento (o Adjudicatário será responsável por fornecer licenças do respetivo software para 2 (dois) utilizadores sem prazo de validade);
3. Arranjo Geral;
4. Plano Geométrico;
5. Secção Mestra e Secções Transversais;
6. Secção Longitudinal, Pormenores de Proa e Popa,
7. Pavimentos, Anteparas, Superestruturas, etc.);
8. Plano de expansão do costado;
9. Caderno de soldadura;
10. Plano radiográfico e de ensaios não destrutivos;
11. Plano de isolamentos e revestimentos contra incendio;
12. Plano de escotilhas, janelas, vigias e portas exteriores;
13. Plano de segurança e evacuação de passageiros;
14. Plano de embarque e desembarque de passageiros;
15. Arranjo definitivo dos compartimentos;
16. Plano de capacidade dos tanques;
17. Plano de molinetes ferros e amarras;
18. Plano de amarração em operação, parqueado, parqueado lado a lado e reboque;
19. Plano de Docagem;
20. Plano de proteção catódica;
21. Plano das defensas e estudo do respetivo cálculo de absorção de impactos;
22. Arranjo das casas das máquinas e das baterias;
23. Plano de arranjo e esquema do sistema de propulsão e governo;
24. Plano de arranjo da Ponte de comando e consolas de navegação central e laterais;
25. Plano de desembaciamento e limpa-vidros da ponte de comando;
26. Plano de arquitetura e decoração dos salões de passageiros e espaços da tripulação;
27. Plano e detalhes das rampas de acesso de passageiros (portalós);
28. Planos do circuito de PA, CCTV, TV, Vídeo e som;
29. Relatório da prova de estabilidade;
30. Caderno estabilidade;
31. Caderno de provas;
32. Plano de Segurança;
33. Plano de Procedimentos de Emergência;
34. Plano do Arranjo das balsas, seu sistema de libertação e amarração ao navio;
35. Plano de ventilação das casas das máquinas, baterias e outros espaços técnicos
36. Plano de ventilação dos salões de passageiros;

		e-	143
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

37. Planos do Sistema de esgoto, baldeação e incêndio;
38. Plano dos Sistemas de água doce e salgada;
39. Plano do Sistema de retenção e tratamento de esgotos sanitários;
40. Plano do Sistema de ar comprimido;
41. Plano do Sistema de alarmes;
42. Planos dos sistemas de abastecimento exterior (tomadas ou outro sistema);
43. Planos dos sistemas de armazenamento elétrico (acumuladores, baterias, UPS);
44. Balanços elétricos;
45. Cálculo de correntes de curto-circuito;
46. Quadros elétricos Principal;
47. Plano de distribuição de energia elétrica para a propulsão e interligação com os sistemas elétricos de serviço de bordo (QEP);
48. Diagramas elétricos dos sistemas 380V / 220V secundários;
49. Diagramas elétricos dos sistemas de 220V e/ou 24V de emergência;
50. Plano da instalação e ventilação dos sistemas elétricos, incluindo quadros elétricos;
51. Plano de arranjo das esteiras de cabos elétricos incluindo penetrações;
52. Plano de iluminação interior dos salões, ponte e espaços de acomodação da tripulação;
53. Plano de faróis de navegação;
54. Plano de arranjo e pormenores do sistema de alarme contra intrusão.

		e-	144
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

ANEXO 5

ROTAS E HORÁRIOS

O navio que fará a ligação Horta (Faial)-Madalena (Ilha do Pico) garantirá a **linha AZUL**.

Linha AZUL Travessia 6 milhas náuticas		
Tempo de viagem	00:30:00	
	Rotas	Horário
1ª Viagem	Horta/Madalena	07:30:00
	Madalena (chegada)	08:00:00
	Tempo de paragem (Madalena)	00:15:00
2ª Viagem	Madalena/Horta	08:15:00
	Horta (chegada)	08:45:00
	Tempo de paragem (Horta)	02:00:00
3ª Viagem	Horta/Madalena	10:45:00
	Madalena (chegada)	11:15:00
	Tempo de paragem (Madalena)	00:15:00
4ª Viagem	Madalena/Horta	11:30:00
	Horta (chegada)	12:00:00
	Tempo de paragem (Horta)	02:15:00
5ª Viagem	Horta/Madalena	14:15:00
	Madalena (chegada)	14:45:00
	Tempo de paragem (Madalena)	00:15:00
6ª Viagem	Madalena/Horta	15:00:00
	Horta (chegada)	15:30:00
	Tempo de paragem (Horta)	01:45:00
7ª Viagem	Horta/Madalena	17:15:00
	Madalena (chegada)	17:45:00
	Tempo de paragem (Madalena)	00:15:00
8ª Viagem	Madalena/Horta	18:00:00
	Horta (chegada)	18:30:00
	Tempo de paragem	13:00:00

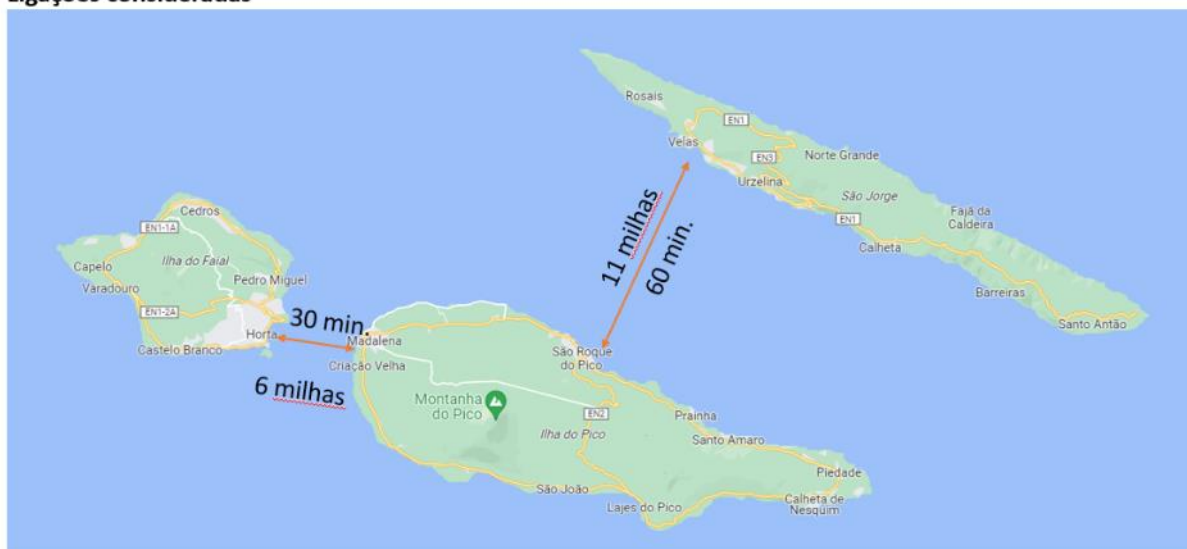
		e-	145
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

O navio que fará a ligação Velas (Ilha do Pico) - São Roque garantirá a **linha LARANJA**.

	Linha LARANJA Travessia 11 milhas náuticas		
	Tempo de Viagem	01:00:00	
		Rotas	Horário
Segunda e Sexta	1ª Viagem	Velas/São Roque	07:45:00
		São Roque (Chegada)	08:45:00
		Tempo de Paragem (São Roque)	00:15:00
	2ª Viagem	São Roque / Velas	09:00:00
		Velas (Chegada)	10:00:00
		Tempo de Paragem (Velas)	05:00:00
	3ª Viagem	Velas/São Roque	15:00:00
		São Roque (Chegada)	16:00:00
		Tempo de Paragem (São Roque)	00:15:00
	4ª Viagem	São Roque / Velas	16:15:00
		Velas (Chegada)	17:15:00
		Tempo de Paragem (Velas)	14:30:00
Terça e Sábado	1ª Viagem	Velas/São Roque	07:45:00
		São Roque (Chegada)	08:45:00
		Tempo de Paragem (São Roque)	00:15:00
	2ª Viagem	São Roque / Velas	09:00:00
		Velas (Chegada)	10:00:00
		Tempo de Paragem (Velas)	10:15:00
	3ª Viagem	Velas/São Roque	20:15:00
		São Roque (Chegada)	21:15:00
		Tempo de Paragem (São Roque)	00:15:00
	4ª Viagem	São Roque / Velas	21:30:00
		Velas (Chegada)	22:30:00
		Tempo de Paragem (Velas)	12:30:00
Domingo	1ª Viagem	Velas/São Roque	10:00:00
		São Roque (Chegada)	11:00:00
		Tempo de Paragem (São Roque)	00:15:00
	2ª Viagem	São Roque / Velas	11:15:00
		Velas (Chegada)	12:15:00
		Tempo de Paragem (Velas)	08:00:00
	3ª Viagem	Velas/São Roque	20:15:00
		São Roque (Chegada)	21:15:00
		Tempo de Paragem (São Roque)	00:15:00
	4ª Viagem	São Roque / Velas	21:30:00
		Velas (Chegada)	22:30:00
		Tempo de Paragem (Velas)	09:15:00

		e-	146
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

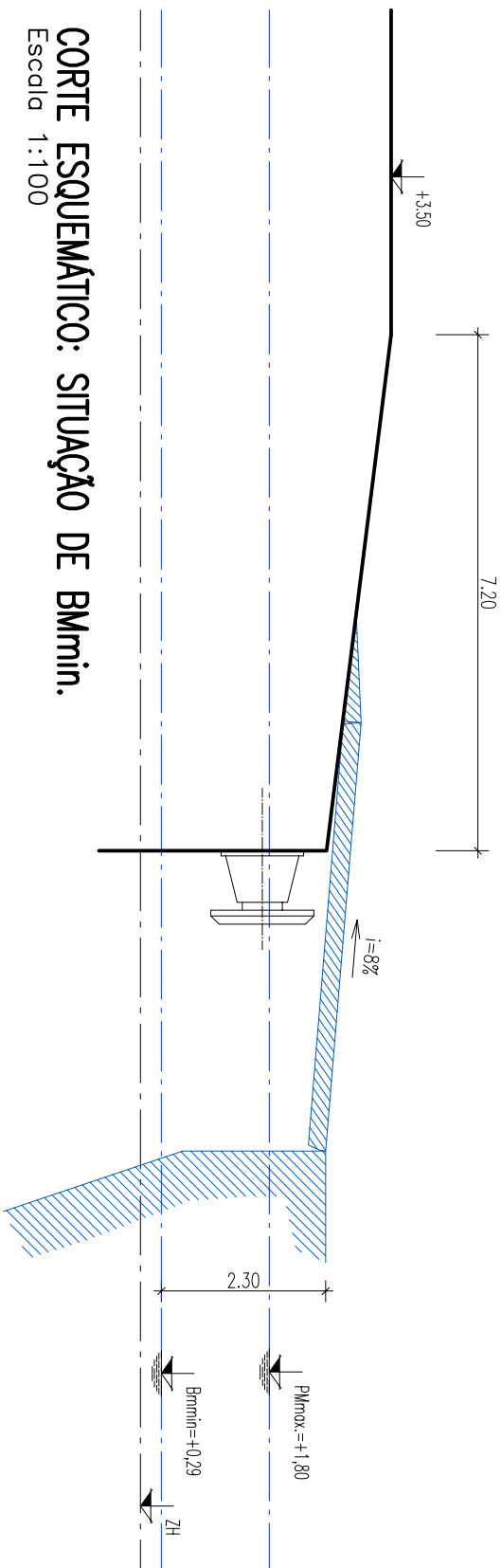
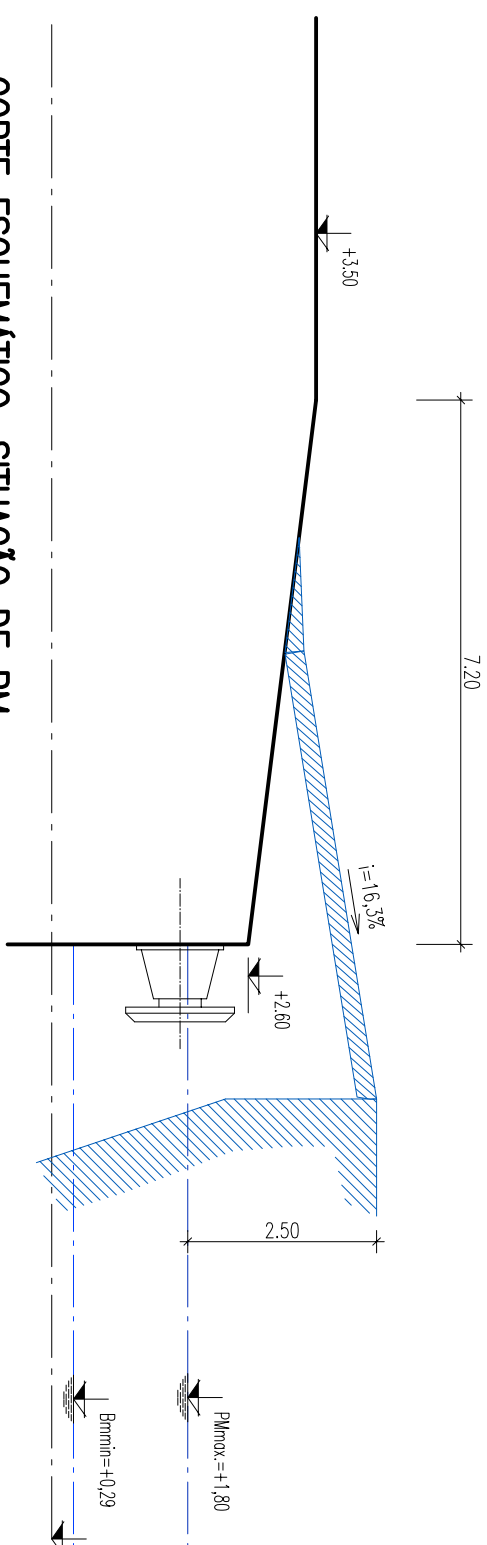
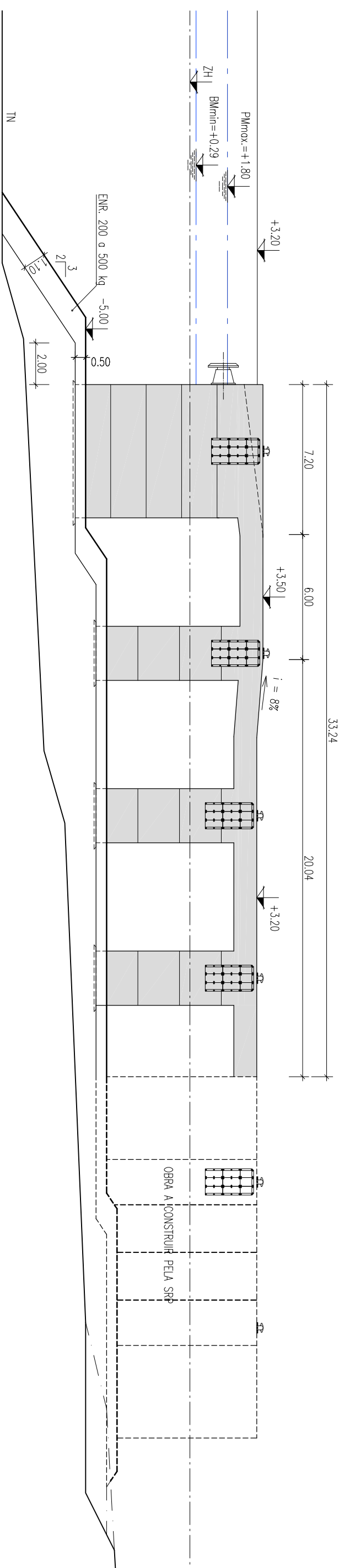
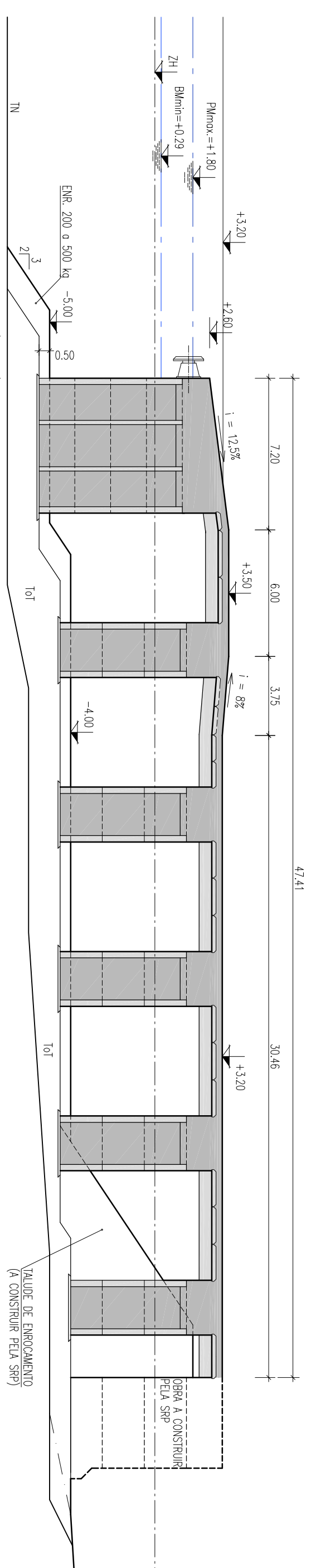
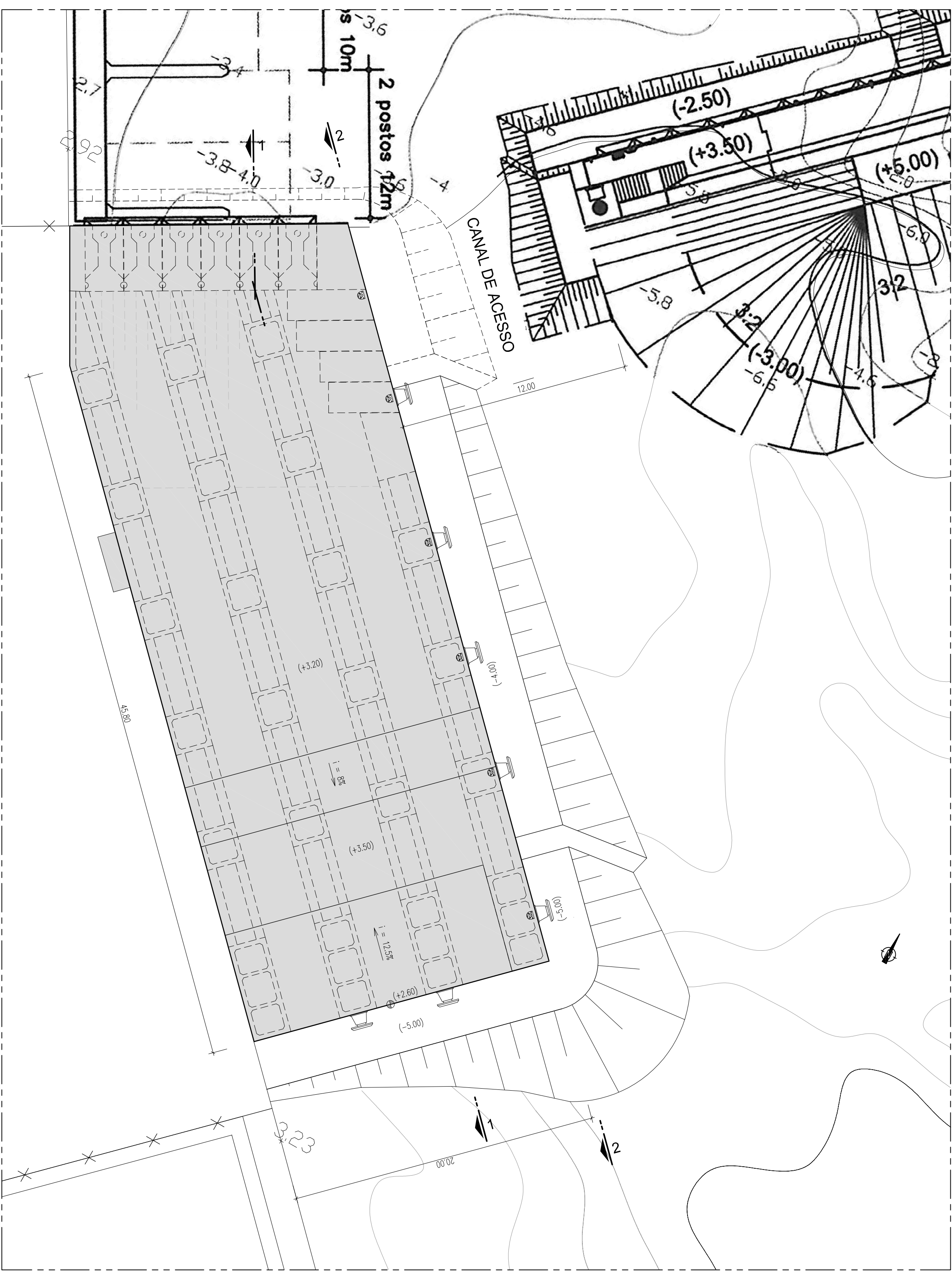
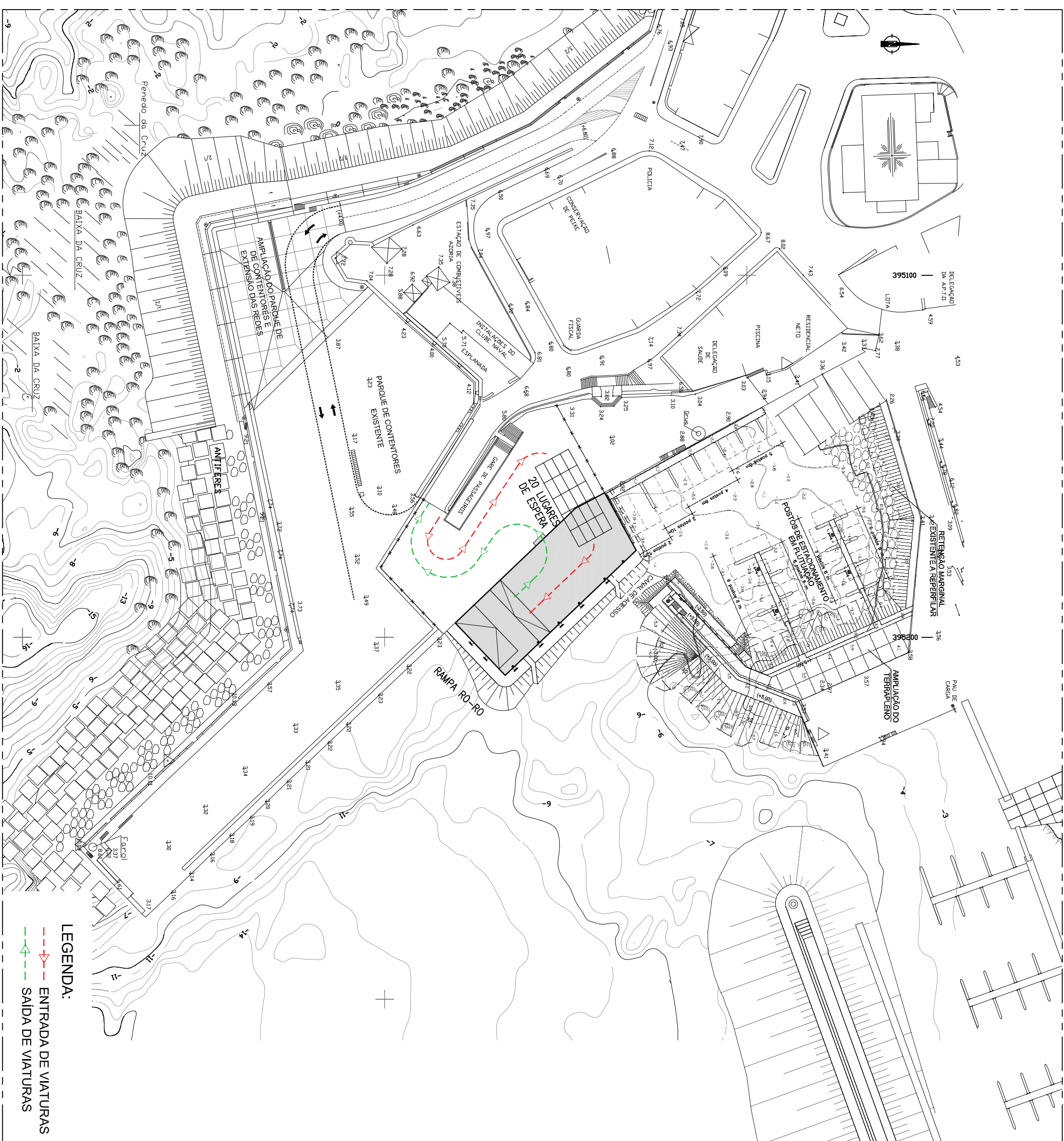
Ligações consideradas



		e-	147
		Projeto	E-FERRY
		Relatório	ALINE-V07
		Data	30/10/2024

ANEXO 6

Rampas portuárias

[illegible]