

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, DO MAR, DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Decreto-Lei n.º 52/2012

de 7 de março

Há mais de 10 anos que a União Europeia tem vindo a desenvolver uma política de segurança marítima proactiva, tendo como objectivo melhorar a segurança dos navios, a salvaguarda da vida humana no mar e a protecção do meio marinho.

No entanto, e independentemente dos esforços realizados pelo conjunto dos intervenientes na cadeia do transporte marítimo, não tem sido possível eliminar totalmente o risco de acidente, verificando-se ainda que as consequências dos acidentes marítimos não se circunscrevem aos danos do navio naufragado, podendo afectar o ambiente marinho e as actividades costeiras no seu conjunto.

Dada a conveniência de completar a componente «prevenção» da política da União Europeia para a segurança marítima com uma componente que permita a gestão operacional dos riscos marítimos a nível comunitário, em 27 de Junho de 2002 foi aprovada a Directiva n.º 2002/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios. A directiva em questão implicou o reagrupamento e organização do conjunto de instrumentos de acompanhamento dos navios, na altura disponíveis, e que estabeleceu, ainda, uma dinâmica de criação de meios e de coordenação entre as autoridades nacionais, a fim de permitir aos Estados-membros uma melhor prevenção ou reacção em caso de situações perigosas.

O Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de Julho, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 236/2004, de 18 de Dezembro, 51/2005, de 25 de Fevereiro, e 263/2009, de 28 de Setembro, procedeu à transposição daquela directiva para a ordem jurídica interna.

Contudo, a contínua eficácia das medidas introduzidas na regulamentação comunitária pela Directiva n.º 2002/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Junho de 2002, exige um acompanhamento especialmente cuidadoso, a fim de garantir a sua adaptação às evoluções operacionais e técnicas do sector marítimo, em especial no domínio dos sistemas de identificação e de acompanhamento dos navios e das tecnologias via satélite.

Assim, tendo em conta os bons resultados obtidos por novos dispositivos técnicos, como sejam os sistemas de identificação automática de navios, e, ainda, a necessidade de assegurar a coerência das políticas nacionais, em matéria, por exemplo, de planos para o acolhimento de navios em dificuldade, foi aprovada, no âmbito do denominado «III Pacote de Segurança Marítima», a Directiva n.º 2009/17/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, que altera a referida Directiva n.º 2002/59/CE.

Aquela directiva visa, nomeadamente, o reforço do acompanhamento dos navios através do sistema comunitário de intercâmbio de informações marítimas desenvolvido pela Comissão em cooperação com os Estados-membros (*SafeSeaNet*), o estabelecimento de um quadro reforçado para o acolhimento em locais de refúgio dos navios em dificuldade, possibilitando, assim, uma redução dos riscos de acidente e de poluição e a melhoria das intervenções das autoridades competentes em caso de poluição ou de risco de poluição, bem como a instalação e utilização de

equipamentos de identificação automática de navios (AIS) a bordo das embarcações de pesca, contribuindo, desta forma, para a redução dos riscos de acidente e de perda de vidas humanas no sector da pesca.

Importa, pois, proceder à transposição para a ordem jurídica interna da Directiva n.º 2009/17/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, e, simultaneamente, alterar o Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de Julho, na redacção que lhe foi conferida pelos Decretos-Leis n.ºs 236/2004, de 18 de Dezembro, 51/2005, de 25 de Fevereiro, e 263/2009, de 28 de Setembro.

Atentas a relevância e a extensão das alterações introduzidas, é republicado, em anexo ao presente diploma, o texto integral do Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de Julho.

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objecto

O presente diploma altera o Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de Julho, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 236/2004, de 18 de Dezembro, 51/2005, de 25 de Fevereiro, e 263/2009, de 28 de Setembro, transpondo para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2009/17/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, que altera a Directiva n.º 2002/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Junho de 2002, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios e que revoga a Directiva n.º 93/75/CEE, do Conselho, de 13 de Setembro de 1993.

Artigo 2.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de Julho

Os artigos 2.º a 7.º, 9.º, 11.º a 19.º, 22.º, 23.º e 25.º do Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de Julho, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 236/2004, de 18 de Dezembro, 51/2005, de 25 de Fevereiro, e 263/2009, de 28 de Setembro, passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 2.º

[...]

1 —
2 — Salvo disposição em contrário, o presente diploma não se aplica a:

- a)
- b)
- c) Bancas em navios com arqueação bruta inferior a 1000, provisões de bordo e equipamentos para uso a bordo de todos os navios.

Artigo 3.º

[...]

.....
a) ‘Instrumentos internacionais pertinentes’ os seguintes instrumentos, na sua versão actualizada:

- i)
- ii)
- iii)
- iv)

- v)
vi)
vii)
viii) Código IBC, o Código Internacional da Organização Marítima Internacional (OMI) para a Construção e Equipamento de Navios que Transportam Substâncias Químicas Perigosas a Granel, na sua actual redacção;
ix)
x)
xi)
xii)
xiii) Resolução A.917(22) da OMI, a Resolução 917(22) da OMI intitulada ‘Guidelines for the on-board use of AIS’, com a redacção que lhe foi dada pela Resolução A.956(23) da OMI;
xiv) Resolução A.949(23) da OMI, a Resolução 949(23) da OMI intitulada ‘Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance’;
xv) Resolução A.950(23) da OMI, a Resolução 950(23) da OMI intitulada ‘Maritime assistance services (MAS)’;
xvi) Directrizes da OMI sobre o tratamento justo dos marítimos em caso de acidente marítimo, as Directrizes anexas à Resolução LEG. 3(91) do Comité Legal da OMI, de 27 de Abril de 2006, tal como aprovadas pelo Conselho de Administração da OIT na sua 296.ª sessão, de 12 a 16 de Junho de 2006;

- b)
c)
d)
e)
f)
g)
h)
i)
j)
l) ‘Autoridades competentes’ as autoridades designadas no presente diploma para exercer as funções nele previstas;

m) ‘Autoridades portuárias’ as entidades gestoras dos portos em cada porto, para receber e disponibilizar as informações comunicadas em conformidade com o presente diploma;

n)
o) ‘Local de refúgio’ um porto, parte de porto, outro espaço abrigado para manobrar, um fundeadouro ou qualquer outra área identificada em plano de acolhimento de navios em dificuldade;

p)

i) O centro de controlo de tráfego marítimo do continente (CCTMC), nos termos do Decreto-Lei n.º 263/2009, de 28 de Setembro;

ii) Os centros de coordenação de busca e salvamento marítimo (MRCC), nos termos do Decreto-Lei n.º 15/94, de 22 de Janeiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 399/99, de 14 de Outubro;

q)

r) ‘Sistemas de organização do tráfego’ qualquer sistema que inclua uma ou várias rotas ou medidas de organização do tráfego destinadas a reduzir o risco de acidentes, que inclui esquemas de separação do tráfego, rotas com dois sentidos, vias recomendadas, zonas a evitar, zonas de tráfego costeiro, desvios, zonas de precaução e rotas de águas profundas, nomeadamente como

aqueles a que se refere o Decreto-Lei n.º 198/2006, de 19 de Outubro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 263/2009, de 28 de Setembro;

s)

t)

u)

v) ‘SafeSeaNet’ o sistema comunitário de intercâmbio de informações marítimas desenvolvido pela Comissão Europeia em cooperação com os Estados-membros, a fim de assegurar a aplicação da legislação da União Europeia;

x) ‘Serviço regular’ uma série de viagens organizada de forma a assegurar o tráfego entre dois ou mais portos, quer de acordo com um horário público, quer com uma regularidade ou frequência tal que constitua uma série manifestamente sistemática;

z) ‘Embarcação de pesca’ qualquer embarcação equipada e autorizada para exercer a exploração comercial dos recursos marinhos vivos;

aa) ‘Embarcação de pesca nova’ uma embarcação de pesca relativamente à qual se verifique uma das seguintes condições:

i) O contrato de construção seja celebrado após a entrada em vigor do presente diploma;

ii) O contrato de construção tenha sido celebrado até à data de entrada em vigor do presente diploma e a embarcação seja entregue três ou mais anos após essa data;

iii) Na ausência de um contrato de construção, após a data de entrada em vigor do presente diploma, se se verificar uma das seguintes condições:

A quilha esteja assente;

Comece uma fase de construção identificável com uma embarcação específica;

Se tenha iniciado a montagem compreendendo pelo menos 50 t ou 1 % do peso estimado de todo o material da estrutura, consoante o valor que for menor;

bb) ‘Embarcação de pesca existente’ uma embarcação de pesca que não seja uma embarcação nova;

cc) ‘Navio em dificuldade’ um navio que se encontre numa situação que possa causar a sua perda ou representar um perigo para o ambiente ou para a navegação, sem prejuízo das normas da Convenção SAR relativas ao resgate de pessoas;

dd) ‘LRIT’ um sistema de identificação e seguimento de navios de longo alcance, em conformidade com a regra 19-1 do capítulo v da Convenção SOLAS;

ee) ‘Hora de chegada de um navio a um porto ou fundeadouro (ATA)’ hora a que o navio atraca a um cais ou fundeia num fundeadouro para operar, a qual é registada pelo comandante do navio no diário de navegação;

ff) ‘Hora de saída de um navio de um porto ou fundeadouro (ATD)’ hora a que um navio larga de um cais ou suspende o ferro de um fundeadouro em que esteve a operar, com o fim de se dirigir a outro porto ou fundeadouro, a qual é registada pelo comandante do navio no diário de navegação.

Artigo 4.º

[...]

1 — O comandante de um navio que se dirija a um porto nacional notifica a autoridade portuária do porto

a que se dirige das informações previstas no n.º 1 do anexo I ao presente diploma e que dele faz parte integrante:

- a)
- b)
- c)

2 — O comandante de um navio estrangeiro, independentemente da sua arqueação bruta, que, em conformidade com o artigo 14.º da Directiva n.º 2009/16/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto, seja elegível para uma inspecção expandida, e navegue com destino a um porto ou fundeadouro nacional, notifica a respectiva autoridade portuária das informações previstas no n.º 2 do anexo I:

- a) Pelo menos, 72 horas antes da hora estimada de chegada do navio ao porto ou ao fundeadouro; ou
- b) Antes de o navio largar do porto anterior, se a duração da viagem for inferior a 72 horas.

3 — A autoridade portuária introduz imediatamente no *SafeSeaNet* as seguintes informações:

- a) As referidas nos números anteriores;
- b) A hora de chegada (ATA) e de partida (ATD) de todo e qualquer navio estrangeiro que faça escala nos seus portos ou fundeadouros, assim definindo o período em que o navio está disponível para inspecções de controlo pelo Estado do porto.

4 — Os navios provenientes de um porto fora da União Europeia que se dirijam a um porto nacional e que transportem mercadorias perigosas ou poluentes cumprem as obrigações de notificação previstas no artigo 12.º

Artigo 5.º

[...]

1 —

2 — Ao submeter à OMI um sistema de notificação obrigatória dos navios, a DGRM inclui nessa proposta os elementos constantes do n.º 5 do anexo I ao presente diploma.

Artigo 6.º

[...]

1 — Os navios que se dirijam a um porto nacional devem estar equipados com um sistema de identificação automática (AIS) que responda às normas de desempenho definidas pela OMI, de acordo com o calendário estabelecido na secção I do anexo II ao presente diploma e que dele faz parte integrante.

2 — Os navios equipados com um AIS mantêm esse sistema permanentemente operacional e ligado, excepto quando a segurança ou a confidencialidade das informações sobre navegação estiver prevista em acordos, regras ou normas internacionais.

Artigo 7.º

[...]

A DGRM, responsável nacional pelo serviço de controlo de tráfego marítimo (VTS), e a Autoridade Marítima Nacional (AMN) asseguram o acompanhamento

e adoptam as medidas necessárias e adequadas para garantir que todos os navios que entrem num espaço marítimo sob jurisdição nacional, abrangida por um sistema de organização de tráfego aprovado pela OMI, de acordo com a regra 10 do capítulo V da Convenção SOLAS, utilizem esse sistema de acordo com as orientações e critérios pertinentes definidos pela OMI.

Artigo 9.º

Sistemas de registo dos dados de viagem

1 —

2 — Os dados recolhidos de um sistema VDR são facultados ao órgão de investigação previsto no artigo 8.º da Directiva n.º 2009/18/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, que estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes no sector do transporte marítimo, sempre que seja realizada uma investigação de segurança na sequência de um acidente ocorrido nas águas sob jurisdição nacional ou envolvendo um navio que arvore pavilhão nacional, e ainda ao órgão local da Direcção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM), quando seja realizado um inquérito na sequência de acidente ocorrido nas águas sob jurisdição nacional.

3 — O órgão de investigação garante que esses dados são utilizados na investigação e analisados adequadamente, providenciando, ainda, para que nos 30 dias subsequentes à finalização do processo os resultados sejam divulgados.

4 —

Artigo 11.º

Obrigações de informação respeitante ao transporte de mercadorias perigosas

1 — As mercadorias perigosas ou poluentes só podem ser entregues para transporte ou embarcadas num navio, seja qual for a sua dimensão, num porto nacional, se o comandante ou o operador tiver recebido, do carregador, antes da aceitação das mercadorias a bordo, uma declaração com as seguintes informações:

- a) As informações enumeradas no n.º 3 do anexo I;
- b) Relativamente às substâncias referidas no anexo I da Convenção MARPOL, a ficha de dados de segurança que discrimina as características físico-químicas dos produtos, incluindo, se for caso disso, a viscosidade expressa em cSt a 50°C e a densidade a 15°C, bem como os restantes dados contidos na ficha de dados de segurança, em conformidade com a Resolução MSC.286(86) da OMI;
- c) Os dados para chamada urgente do carregador ou de qualquer outra pessoa ou organismo que esteja na posse das informações sobre as características físico-químicas dos produtos e sobre as medidas a tomar em caso de emergência;
- d) Se as mercadorias embarcadas estão acondicionadas em tanques portáteis ou em contentores, as respectivas marcas de identificação, sua dimensão e peso;
- e) Se as mercadorias forem transportadas em contentores, os carregadores são obrigados a mencionar na declaração que a carga a transportar se encontra devidamente acondicionada e em condições para transporte.

2 — Os navios provenientes de um porto situado fora da União Europeia que escalem um porto nacional

e que transportem mercadorias perigosas ou poluentes devem estar na posse de uma declaração, fornecida pelo carregador, que contenha as informações exigidas nas alíneas a), b) e c) do número anterior.

3 —

4 — Os carregadores fornecem ao comandante ou ao operador e à respectiva autoridade portuária a declaração prevista no n.º 1 e garantem que a carga entregue para transporte corresponde efectivamente à declarada.

5 — As autoridades portuárias adoptam as medidas necessárias e adequadas para assegurar que as mercadorias perigosas ou poluentes entregues para transporte ou embarcadas num navio no respectivo porto são acompanhadas da declaração prevista no n.º 1.

6 — A declaração prevista no número anterior é conservada pelas autoridades portuárias durante um período mínimo de três meses.

Artigo 12.º

[...]

1 — O comandante de um navio, seja qual for a sua dimensão, que largue de um porto nacional transportando mercadorias perigosas ou poluentes, notifica a autoridade portuária, antes da saída do navio, das informações especificadas no n.º 4 do anexo 1.

2 — O comandante de um navio, seja qual for a sua dimensão, proveniente de um porto situado fora da União Europeia e que se dirija a um porto nacional, que transporte mercadorias perigosas ou poluentes, notifica a autoridade portuária do porto de destino das informações especificadas no n.º 4 do anexo 1 o mais tardar no momento da largada do porto de carregamento ou, caso o porto de destino não seja conhecido no momento da largada, logo que essa informação seja conhecida.

3 — A autoridade portuária em causa conserva as informações especificadas no n.º 4 do anexo 1 durante um período mínimo de um mês após a largada do navio.

4 — A autoridade portuária introduz imediatamente no *SafeSeaNet* as informações previstas no presente artigo.

5 — *(Revogado.)*

Artigo 13.º

[...]

1 —

2 —

a)

b)

c) Sempre que as autoridades nacionais e locais competentes dos outros Estados-membros solicitem informações relativas ao navio e à carga perigosa ou poluente a bordo, por razões de segurança marítima, ou de protecção, ou ainda de protecção do ambiente marinho, a DGRM transmite de imediato as informações solicitadas através do *SafeSeaNet*.

Artigo 14.º

[...]

1 — A DGRM pode dispensar do cumprimento das obrigações previstas nos artigos 4.º e 12.º os serviços regulares efectuados entre portos nacionais, desde que cumpridos os requisitos previstos no n.º 3.

2 — A DGRM pode ainda isentar do cumprimento das obrigações previstas nos artigos 4.º e 12.º os serviços regulares internacionais entre portos nacionais e de um Estado-membro, a pedido desse Estado-membro, ou, por sua vez, solicitar a esse Estado-membro a respectiva isenção, desde que cumpridos os requisitos previstos no número seguinte.

3 — As isenções a que se referem os números anteriores só são concedidas a determinados navios relativamente a um serviço específico, desde que os navios efectuem viagens de duração programada máxima de 12 horas e preencham, cumulativamente, as seguintes condições:

a) A companhia que explora os referidos serviços regulares mantenha uma lista actualizada dos navios em causa, que transmita à DGRM;

b) Para cada viagem efectuada, as informações a que se referem os n.ºs 1 ou 4, conforme o caso, do anexo 1 sejam colocadas à disposição da autoridade portuária do porto de destino, a pedido desta;

c) A companhia tenha instalado um sistema interno que garanta a transmissão dessas informações 24 horas por dia, sem demora e por via electrónica, à autoridade portuária do porto de destino que as tenha solicitado, nos termos do n.º 1 do artigo 4.º ou dos n.ºs 1 e 2 do artigo 12.º, consoante o caso;

d) Qualquer mudança da hora estimada de chegada ao porto de destino ou à estação de pilotagem igual ou superior a três horas seja notificada à autoridade portuária do porto de destino, nos termos dos artigos 4.º ou 12.º, consoante os casos.

4 — Para efeitos deste artigo, um serviço só pode ser considerado um serviço regular se se destinar a ser operado pelo menos durante um mês.

5 — A DGRM verifica periodicamente se estão a ser cumpridas as condições previstas neste artigo e, deixando de estar preenchida alguma dessas condições, retira imediatamente a isenção à companhia em causa.

6 — A DGRM transmite à Comissão Europeia a lista das companhias e dos navios dispensados nos termos do presente artigo, bem como eventuais actualizações dessa lista, sendo esta informação disponibilizada e mantida actualizada na página electrónica da DGRM.

Artigo 15.º

[...]

1 —

a)

i)

ii)

iii)

b)

c)

d) Navios que não possuam certificados de seguro nem garantias financeiras, nos termos da legislação da União Europeia e das normas internacionais, ou que não os tenham notificado;

e) Navios assinalados pelos pilotos ou pelas autoridades portuárias como tendo anomalias susceptíveis de comprometer a segurança da navegação ou de constituir um risco para o ambiente.

2 — Os centros costeiros nacionais, os órgãos e serviços da autoridade marítima nacional e as autoridades portuárias que, nas respectivas áreas de jurisdição, tiverem informações relevantes sobre os navios referidos no número anterior devem comunicá-las à DGRM, que por sua vez as transmite aos centros costeiros de outros Estados-membros situados na rota prevista do navio.

3 —
4 —

Artigo 16.º

[...]

1 — Com vista a prevenir ou atenuar riscos significativos para a segurança marítima, a segurança das pessoas ou o ambiente, o comandante de um navio que navegue em área nacional de busca e salvamento ou na zona económica exclusiva deve, sem prejuízo do quadro do direito internacional, informar imediatamente o centro costeiro geograficamente competente de:

a)
b)
c)
d)

2 —

3 — O centro costeiro geograficamente competente garante a transmissão, sem demora, da informação mencionada neste artigo à DGRM, à DGAM e ao MRCC/MRSC, bem como, em caso de possibilidade de risco para o ambiente, à Agência Portuguesa do Ambiente, I. P. (APA, I. P.), pela via mais adequada, preferencialmente por via electrónica, e garante a sua disponibilidade às demais entidades competentes.

Artigo 17.º

[...]

1 — Quando, em caso de condições meteorológicas ou estado do mar excepcionalmente desfavoráveis, o órgão local da DGAM considere que existe um risco grave de poluição nas zonas marítimas sob sua jurisdição ou das zonas marítimas ou costeiras de outros Estados-membros ou que a segurança de vidas humanas está em perigo:

a)

b) Pode tomar, sem prejuízo do dever de assistência a navios em dificuldade e em conformidade com o disposto no artigo 19.º, quaisquer outras medidas adequadas, as quais podem incluir uma recomendação ou a proibição de um navio em particular ou de os navios em geral entrarem ou saírem do porto, até se ter verificado que deixou de haver qualquer risco para a vida humana e ou o meio ambiente, nos termos do disposto no n.º 4 do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de Março;

c)

2 — O comandante do navio deve informar a companhia das recomendações a que se refere o número anterior, as quais não obstam, todavia, a qualquer decisão do comandante tomada com base na sua apreciação profissional nos termos da Convenção SOLAS.

Artigo 18.º

[...]

1 — A DGRM, a Autoridade Marítima, a Autoridade Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo e as autoridades portuárias adoptam, sempre que necessário, as medidas adequadas em caso de incidentes ou acidentes marítimos, nos termos da legislação em vigor.

2 —

3 — O operador, o comandante do navio e o proprietário das mercadorias perigosas ou poluentes transportadas a bordo cooperam plenamente com as entidades competentes referidas no n.º 1 que o solicitem, de acordo com o direito nacional e internacional, com vista a minimizar as consequências de um incidente ou acidente marítimo, transmitindo para esse efeito, a pedido destas, as informações referidas no artigo 11.º

4 —

5 —

6 — As entidades referidas no presente diploma têm em conta as disposições aplicáveis das Directrizes da OMI sobre o tratamento justo dos marítimos em caso de acidente marítimo em águas sob jurisdição nacional.

Artigo 19.º

Autoridade com competência para o acolhimento de navios em dificuldade

1 — O membro do Governo responsável pela área do mar é a autoridade nacional competente para autorizar a entrada de um navio em dificuldade num qualquer local de refúgio em águas sob jurisdição portuguesa e para decidir sobre o destino ou a melhor forma de assistir o navio em dificuldade, tendo em conta a necessidade de protecção dos bens públicos e privados e outras circunstâncias externas, nomeadamente meteo-oceanográficas que possam afectar o navio.

2 — A decisão sobre o acolhimento de um navio em dificuldade num local de refúgio é tomada depois de ouvida a Comissão Técnica para Acolhimento de Navios em Dificuldade (CTAND), que se pronuncia após proceder a uma avaliação prévia da situação, realizada com base nos planos referidos no artigo 19.º-A.

3 — A CTAND é composta por:

a) A Autoridade Nacional de Controlo do Tráfego Marítimo (ANCTM), que convoca e preside;
b) Um representante da DGRM;
c) Um representante da DGAM;
d) Um representante do Comando Naval;
e) Um representante da APA, I. P.;
f) Um representante do Instituto Superior Técnico;
g) Um representante do Instituto Português do Mar e da Atmosfera, I. P. (IPMA, I. P.).

4 — A CTAND pode ainda integrar, em face das matérias envolvidas, representantes de outras entidades, designadamente:

a) O capitão do porto em cujo espaço de jurisdição se encontre o navio;
b) Um representante da autoridade portuária do local de refúgio, se for esse o caso;
c) Um representante da Autoridade Nacional de Protecção Civil (ANPC);

d) Um representante do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF);

e) Um representante do Instituto Hidrográfico (IH);

f) Um representante da Direcção-Geral do Património Cultural;

g) Um representante do Turismo de Portugal, I. P.

5 — O membro do Governo responsável pela área do mar pode tomar, de acordo com as circunstâncias e em especial em caso de ameaça à segurança marítima e à protecção do ambiente, qualquer uma das medidas contempladas na lista não exaustiva do anexo IV ao presente diploma e que dele faz parte integrante.

6 — A CTAND reúne, ordinariamente, uma vez por ano, para proceder ao intercâmbio de conhecimentos e para melhorar as medidas tomadas previstas neste artigo, e, extraordinariamente, sempre que as circunstâncias o determinem.

Artigo 22.º

[...]

1 —

2 —

3 —

4 — A DGRM coopera com a Comissão Europeia, quando necessário, no estabelecimento de sistemas de informação obrigatória, serviços obrigatórios de tráfego marítimo e sistemas adequados de organização do tráfego, a apresentar à OMI para aprovação.

5 — A DGRM colabora com as entidades congéneres de outros Estados-membros para a elaboração de planos concertados para o acolhimento de navios em dificuldade.

6 — A DGRM coopera no âmbito das instâncias regionais ou internacionais em causa, no desenvolvimento de dispositivos de acompanhamento de tráfego e de vigilância marítima de longo alcance.

7 — A DGRM assegura a interconexão e a interoperabilidade dos sistemas nacionais utilizados para gerir as informações especificadas no anexo I e desenvolve e actualiza o sistema *SafeSeaNet*.

Artigo 23.º

Confidencialidade das informações

As informações transmitidas a todas as entidades intervenientes na execução do presente diploma são confidenciais, apenas podendo ser utilizadas nos termos e para os fins nele previstos, ficando os funcionários que delas tenham conhecimento sujeitos ao dever de sigilo.

Artigo 25.º

Regime contra-ordenacional

1 — Sem prejuízo da responsabilidade civil, criminal ou disciplinar, constituem contra-ordenações, punidas com coima de € 2200 a € 3700, no caso de pessoa singular, e de € 10 000 a € 44 000, no caso de pessoa colectiva:

a) O incumprimento por parte do comandante do disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 4.º;

b) O incumprimento por parte das autoridades portuárias das obrigações previstas no n.º 3 do artigo 4.º e no n.º 4 do artigo 12.º;

c) A inobservância por parte do navio do disposto no n.º 1 do artigo 5.º;

d) A inobservância por parte do navio do disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 6.º;

e) A inobservância por parte do navio do disposto no artigo 6.º-B;

f) A inobservância por parte do navio do disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 8.º;

g) A inobservância por parte do navio do disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 9.º;

h) O incumprimento por parte do comandante, do operador ou do carregador das obrigações previstas no artigo 11.º;

i) O incumprimento por parte do comandante do disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 12.º

2 — Constituem ainda contra-ordenações, punidas com coima de € 400 a € 2 500, no caso de pessoa singular, e de € 2500 a € 30 000, no caso de pessoa colectiva:

a) A inobservância por parte da embarcação do disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 6.º-A;

b) O incumprimento por parte do comandante do disposto no n.º 1 do artigo 16.º

3 — A negligência é punível, sendo os limites mínimos e máximos das coimas reduzidos para metade.

4 — A tentativa é punível com a coima aplicável à contra-ordenação consumada, especialmente atenuada.

5 — A instrução dos processos por infracção ao disposto no presente diploma e a aplicação das correspondentes coimas competem à DGRM, com a excepção da instrução do processo e aplicação da coima prevista na alínea a) do n.º 1 que compete à autoridade portuária.

6 — O produto da aplicação das coimas reverte a favor das seguintes entidades:

a) 60 % para os cofres do Estado;

b) 25 % para a entidade que proceder à instrução e decisão processual;

c) 10 % para a entidade que levantar o auto de notícia;

d) 5 % para a DGRM.

7 — A não observância das recomendações ou das determinações do capitão do porto no âmbito do estabelecido nas alíneas b) e c) do n.º 1 do artigo 17.º do presente diploma constitui contra-ordenação tipificada e sancionada nos termos definidos no n.º 1 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 45/2002, de 2 de Março, sendo-lhe aplicável o regime desse diploma legal.

8 — Às contra-ordenações previstas no presente diploma é subsidiariamente aplicável o regime geral do ilícito de mera ordenação social, constante do Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de Outubro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 356/89, de 17 de Outubro, 244/95, de 14 de Setembro, e 323/2001, de 17 de Dezembro, e pela Lei n.º 109/2001, de 24 de Dezembro.»

Artigo 3.º

Alteração aos anexos I, II, III e IV ao Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de Julho

Os anexos I, II, III e IV ao Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de Julho, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 236/2004, de 18 de Dezembro, 51/2005, de 25 de Fevereiro, e 263/2009, de 28 de Setembro, são alterados nos termos do anexo I ao presente diploma e do qual faz parte integrante.

Artigo 4.º

Aditamento ao Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de Julho

São aditados ao Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de Julho, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 236/2004, de 18 de Dezembro, 51/2005, de 25 de Fevereiro, e 263/2009, de 28 de Setembro, os artigos 6.º-A, 6.º-B, 19.º-A, 19.º-B, 19.º-C e 21.º-A, com a seguinte redacção:

«Artigo 6.º-A

Utilização de sistemas de identificação automática (AIS) em embarcações de pesca

1 — Devem estar equipados com um AIS (Classe A) que satisfaça as normas de desempenho da OMI, de acordo com o calendário estabelecido no ponto I.4 do anexo II, quaisquer embarcações de pesca com um comprimento de fora a fora superior a 15 metros em relação às quais se verifique uma das seguintes condições:

- a) Arvore bandeira portuguesa;
- b) Opere nas águas interiores ou no mar territorial de Portugal;
- c) Desembarque as capturas num porto nacional.

2 — As embarcações de pesca equipadas com um AIS mantêm esse sistema operacional e ligado quando operem em águas sob jurisdição nacional, podendo o AIS ser desligado em circunstâncias excepcionais e fora daqueles espaços, quando o comandante o considerar necessário para a segurança ou protecção da sua embarcação.

Artigo 6.º-B

Utilização de sistemas de identificação e seguimento de longo alcance de navios (LRIT)

Os navios que escalem um porto nacional e aos quais se aplicam a regra 19-1 do capítulo V da Convenção SOLAS, as normas de desempenho, bem como os requisitos de funcionamento aprovados pela OMI, devem estar equipados com um sistema LRIT conforme com a referida regra.

Artigo 19.º-A

Planos para o acolhimento de navios em dificuldade

1 — A DGRM, em articulação com a DGAM, o Comando Naval, o ITN, I. P., o IPMA, I. P., a APA, I. P., e as autoridades portuárias, elabora e mantém actualizados os planos para o acolhimento de navios em dificuldade nas águas sob jurisdição nacional, com vista a responder aos riscos criados por esses navios, incluindo, se for caso disso, os riscos para as vidas humanas e para o ambiente.

2 — Os planos referidos no número anterior são elaborados após consulta às partes interessadas, com base

nas Resoluções A.949(23) e A.950(23) da OMI, e devem incluir, no mínimo, os seguintes elementos:

- a) Identidade da autoridade ou autoridades responsáveis pela recepção e tratamento dos alertas;
- b) Identidade da autoridade competente pela avaliação da situação e pela tomada de decisão sobre a aceitação ou recusa de um navio em dificuldade no local de refúgio determinado;
- c) Informações sobre a linha de costa nacional e todos os elementos que facilitem uma avaliação prévia e uma decisão rápida quanto ao local de refúgio para um navio, designadamente a descrição dos factores ambientais, económicos e sociais e das condições naturais;
- d) Procedimentos de avaliação relativos à aceitação ou recusa de um navio em dificuldade num local de refúgio;
- e) Meios e estruturas adequados de assistência, socorro e combate à poluição;
- f) Procedimentos relativos à coordenação e tomada de decisão internacionais;
- g) Procedimentos em matéria de garantias financeiras e de responsabilidade aplicáveis aos navios acolhidos num local de refúgio.

3 — O nome e o endereço de contacto do membro do Governo responsável pela área do mar e do CCTMC que nos termos do n.º 4 do artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 263/2009, de 28 de Setembro, funciona como ponto focal dos serviços de assistência marítima [*maritime assistance services* (MAS)] no âmbito previsto na Resolução A.950(23) da OMI, como autoridade nomeada para receber e tratar os relatos nesse âmbito, são publicados na página electrónica da DGRM.

4 — Os planos referidos neste artigo são aprovados por portaria conjunta dos membros do Governo responsáveis pelas áreas da defesa nacional, dos transportes marítimos e do ambiente.

5 — A DGRM é a entidade responsável pela disponibilização das informações pertinentes relativas aos planos, a pedido dos Estados-membros vizinhos.

Artigo 19.º-B

Decisão sobre o acolhimento de navios

1 — Compete à autoridade referida no n.º 1 do artigo 19.º aceitar um navio num local de refúgio, após uma avaliação prévia da situação, efectuada com base nos planos referidos no artigo anterior.

2 — Os navios são aceites num local de refúgio, para efeitos do número anterior, sempre que se considere que esse acolhimento é a medida mais adequada para a protecção de vidas humanas e do ambiente e para a estabilização da situação do navio.

Artigo 19.º-C

Garantia financeira e indemnização

1 — Ao decidir tecnicamente pelo acolhimento de um navio num local de refúgio, a CTAND pode exigir que o operador, o agente ou o comandante apresentem um certificado de seguro na acepção do artigo 6.º da Directiva n.º 2009/20/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativa ao se-

guro dos proprietários de navios em matéria de créditos marítimos.

2 — A falta de certificado de seguro referido no número anterior não dispensa a avaliação prévia e a decisão a que se refere o artigo anterior, não sendo, por si só, razão suficiente para a recusa de acolher um navio num local de refúgio.

3 — O pedido de apresentação do certificado referido no n.º 1 do presente artigo não pode provocar atrasos no acolhimento do navio.

Artigo 21.º-A

SafeSeaNet

1 — A DGRM cria sistemas de gestão das informações marítimas, a nível nacional e local, a fim de assegurar o tratamento das informações referidas no presente diploma.

2 — Os sistemas criados ao abrigo do número anterior devem permitir uma exploração operacional das informações recolhidas e preencher, nomeadamente, as condições enunciadas no artigo 13.º

3 — A fim de garantir o intercâmbio efectivo das informações referidas no presente diploma, a DGRM certifica-se de que os sistemas nacionais e locais criados para a recolha, tratamento e conservação das referidas informações podem ser interligados com o *SafeSeaNet*.

4 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, a DGRM, no caso de agir no âmbito de acordos intracomunitários ou no quadro de projectos transfronteiriços, inter-regionais ou transnacionais na Comunidade, garante que os sistemas ou redes de informação desenvolvidos respeitam os requisitos do presente diploma e são compatíveis e estão ligados ao *SafeSeaNet*.

5 — A descrição e os princípios do *SafeSeaNet* constam do anexo III ao presente diploma e que dele faz parte integrante.»

Artigo 5.º

Actualização de referências legais

Todas as referências ao «Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos» (IPTM) no Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de Julho, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 236/2004, de 18 de Dezembro, 51/2005, de 25 de Fevereiro, e 263/2009, de 28 de Setembro, consideram-se feitas à «Direcção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos» (DGRM).

Artigo 6.º

Norma revogatória

São revogados o artigo 10.º, o n.º 5 do artigo 12.º, o artigo 26.º e o artigo 30.º do Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de Julho, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 236/2004, de 18 de Dezembro, 51/2005, de 25 de Fevereiro, e 263/2009, de 28 de Setembro.

Artigo 7.º

Republicação

É republicado, no anexo II ao presente diploma, que dele faz parte integrante, o Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de Julho, com a redacção actual.

Artigo 8.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 15 de Dezembro de 2011. — *Pedro Passos Coelho* — *Vitor Louçã Rabaça Gaspar* — *Paulo de Sacadura Cabral Portas* — *José Pedro Correia de Aguiar-Branço* — *Miguel Bento Martins Costa Macedo e Silva* — *Álvaro Santos Pereira* — *Maria de Assunção Oliveira Cristas Machado da Graça* — *Nuno Paulo de Sousa Arrobas Crato*.

Promulgado em 7 de Fevereiro de 2012.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 9 de Fevereiro de 2012.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

ANEXO I

(a que se refere o artigo 3.º)

«ANEXO I

[...]

1 — Informações a comunicar em conformidade com o n.º 1 do artigo 4.º, informações gerais:

a) Identificação do navio:

i) Nome;

ii) Indicativo de chamada;

iii) Número IMO ou número MMSI;

b) [...]

c) Hora prevista de chegada ao porto de destino ou à estação de pilotos, conforme exigido pela autoridade portuária, e hora prevista de partida desse porto;

d) [...]

2 — Informações a comunicar em conformidade com o n.º 2 do artigo 4.º:

a) Identificação do navio:

i) Nome;

ii) Indicativo de chamada;

iii) Número IMO ou número MMSI;

b) Duração prevista da escala;

c) Para os navios-tanque:

i) Configuração: casco simples, casco simples com SBT, casco duplo;

ii) Condição dos tanques de carga e de lastro: cheios, vazios, em atmosfera inerte;

iii) Volume e natureza da carga;

d) Operações programadas no porto ou fundeadouro de destino (carga, descarga, outras);

e) Vistorias estatutárias programadas e trabalhos importantes de manutenção e reparação a efectuar no porto de destino;

f) Data da última inspecção expandida na região do Paris MOU.

3 — (*Anterior n.º 2.*)
4 — Informações a comunicar em conformidade com o artigo 12.º:

A) Informações gerais:

a) Identificação do navio:

i) Nome;

ii) Indicativo de chamada;

iii) Número IMO ou número MMSI;

b) Porto de destino;

c) Para um navio que deixe um porto nacional: hora prevista de partida desse porto ou da estação de pilotos, conforme exigido pela autoridade portuária, e hora prevista de chegada ao porto de destino;

d) Para um navio que se dirija a um porto nacional: hora prevista de chegada ao porto de destino ou à estação de pilotos, conforme exigido pela autoridade portuária;

e) Número total de pessoas a bordo;

B) Informações sobre a carga:

a) Designação técnica exacta das mercadorias perigosas ou poluentes, números ONU atribuídos, se existirem, classes de risco OMI determinadas em conformidade com os códigos IMDG, IBC e IGC e, quando adequado, categoria do navio na aceção do código INF, quantidades dessas mercadorias e sua localização a bordo e, caso sejam transportadas em unidades de transporte que não sejam cisternas, respectivos números de identificação;

b) Confirmação da presença a bordo de lista, manifesto ou plano de carga adequado que especifique as mercadorias perigosas ou poluentes transportadas e sua localização no navio;

c) Endereço onde podem ser obtidas informações pormenorizadas sobre a carga.

5 — Informações referidas no artigo 5.º:

A. Identificação do navio:

i) Nome;

ii) Indicativo de chamada;

iii) Número IMO ou número MMSI;

B. Data e hora;

C ou D. Posição em latitude e longitude ou azimute verdadeiro e distância em milhas náuticas a partir de um ponto de referência claramente identificado;

E. Rumo;

F. Velocidade;

I. Porto de destino e hora prevista de chegada;

P. Carga e, havendo mercadorias perigosas a bordo, quantidade e classe OMI;

T. Endereço para comunicação de informações sobre a carga;

W. Número total de pessoas a bordo;

X. Informações diversas:

Características e quantidade estimada do combustível de bancas para navios de arqueação bruta superior a 1000;

Condições de navegação.

6 — (*Anterior n.º 5.*)

ANEXO II

[...]

I — [...]

1 — [...]

2 — [...]

a) [...]

b) [...]

c) [...]

d) [...]

e) [...]

f) [...]

3 — [...]

4 — Embarcações de pesca. — As embarcações de pesca com comprimento de fora a fora superior a 15 metros estão sujeitas à obrigação de instalação e utilização do equipamento previsto no artigo 6.º-A, de acordo com o seguinte calendário:

a) Embarcações de pesca existentes:

i) Com comprimento de fora a fora igual ou superior a 24 metros e inferior a 45 metros: até 31 de Maio de 2012;

ii) Com comprimento de fora a fora igual ou superior a 18 metros e inferior a 24 metros: até 31 de Maio de 2013;

iii) Com comprimento de fora a fora superior a 15 metros e inferior a 18 metros: até 31 de Maio de 2014.

b) Embarcações de pesca novas: a partir de 30 de Novembro de 2010.

II — [...]

1 — [...]

a) [...]

b) [...]

c) [...]

d) [...]

2 — [...]

a) [...]

b) [...]

3 — [...]

ANEXO III

Mensagens electrónicas e SafeSeaNet

1 — Conceção geral e arquitectura. — O sistema comunitário de intercâmbio de informações marítimas, *SafeSeaNet*, permite a recepção, o armazenamento, a recuperação e o intercâmbio de informações tendo como objectivo a segurança marítima, a protecção portuária e do transporte marítimo, a protecção do ambiente marinho e a eficácia do tráfego e do transporte marítimo.

O *SafeSeaNet* é um sistema especializado, criado para facilitar o intercâmbio de informações em formato electrónico entre os Estados-membros e para fornecer à Comissão as informações relevantes de acordo com

a legislação comunitária. É composto por uma rede de sistemas nacionais *SafeSeaNet* nos Estados-membros e por um sistema central *SafeSeaNet* que actua como ponto nodal.

A rede *SafeSeaNet* liga todos os sistemas nacionais *SafeSeaNet* e inclui o sistema central *SafeSeaNet*.

2 — Gestão, funcionamento, desenvolvimento e manutenção do *SafeSeaNet*:

2.1 — Responsabilidades:

2.1.1 — Sistemas nacionais *SafeSeaNet*. — O Estado Português deve criar e manter um sistema nacional *SafeSeaNet* que permita o intercâmbio de informações marítimas entre utilizadores autorizados, sob a responsabilidade da DGRM, autoridade nacional competente (ANC).

A ANC é a entidade responsável pela gestão do sistema nacional, que inclui a coordenação nacional dos utilizadores e dos fornecedores de dados e assegura a designação de UN LOCODES, bem como a criação e manutenção da necessária infra-estrutura informática nacional e dos procedimentos descritos no documento de controlo da interface e das funcionalidades a que se refere o ponto 2.3.

O sistema nacional *SafeSeaNet* permite a interligação de utilizadores autorizados sob a responsabilidade da ANC e a ele têm acesso os intervenientes do sector dos transportes marítimos identificados no presente diploma, como sejam os órgãos locais da Direcção-Geral da Autoridade Marítima e as Autoridades Portuárias.

Ao sistema *SafeSeaNet* podem ter acesso, nos termos que vierem a ser estabelecidos pela DGRM, os armadores, agentes, comandantes, carregadores e outros para quem a informação do sistema possa ser relevante, tendo em conta a actividade que desenvolvem no âmbito do sector.

2.1.2 — Sistema central *SafeSeaNet*. — A Comissão é responsável pela gestão e pelo desenvolvimento, a nível político, do sistema central *SafeSeaNet* e pela fiscalização do sistema *SafeSeaNet*, em cooperação com os Estados-membros, enquanto, nos termos do Regulamento (CE) n.º 1406/2002, a Agência Europeia de Segurança Marítima, em cooperação com os Estados-membros e com a Comissão, é responsável pela sua execução técnica.

O sistema central *SafeSeaNet*, agindo como ponto nodal, deve interligar todos os sistemas *SafeSeaNet* nacionais e criar a necessária infra-estrutura informática e os procedimentos descritos no documento de controlo da interface e das funcionalidades a que se refere o ponto 2.3.

2.2 — Princípios de gestão. — A Comissão fica responsável pela criação de um grupo director de alto nível, que deve aprovar o seu próprio regulamento, composto por representantes dos Estados-membros e da Comissão, com competência para:

Formular recomendações para melhorar a eficácia e a segurança do *SafeSeaNet*;

Apresentar orientações adequadas para o desenvolvimento do *SafeSeaNet*;

Assistir a Comissão na verificação do desempenho do *SafeSeaNet*;

Aprovar o documento de controlo da interface e das funcionalidades a que se refere o ponto 2.3 e as suas alterações.

2.3 — Documento de controlo da interface e das funcionalidades e documentação técnica do *SafeSeaNet*. — A Comissão elabora e mantém, em estreita cooperação com os Estados-membros, um documento de controlo da interface e das funcionalidades (DCIF).

O DCIF descreve detalhadamente os requisitos de desempenho e os procedimentos aplicáveis aos elementos nacionais e centrais do *SafeSeaNet*, destinados a garantir o respeito da legislação comunitária aplicável.

O DCIF inclui regras relativas:

Às orientações sobre os direitos de acesso para a gestão da qualidade dos dados;

Às especificações relativas à segurança da transmissão e do intercâmbio de dados; e

Ao arquivamento das informações ao nível nacional e central.

O DCIF indica os meios de armazenamento e a disponibilidade das informações sobre produtos perigosos ou poluentes no que se refere aos serviços regulares aos quais tenha sido concedida uma isenção ao abrigo do artigo 14.º

A documentação técnica relativa ao *SafeSeaNet*, como as normas sobre o formato do intercâmbio de dados, os manuais dos utilizadores e as especificações relativas à segurança da rede, é elaborada e mantida pela Agência, em cooperação com os Estados-membros.

3 — Intercâmbio de dados através do *SafeSeaNet*. — O sistema utiliza normas da indústria e tem capacidade para interagir com sistemas públicos e privados utilizados para criar, transmitir ou receber informações no âmbito do *SafeSeaNet*.

A Comissão e os Estados-membros devem cooperar com o objectivo de analisarem a exequibilidade e o desenvolvimento de funcionalidades que, tanto quanto possível, assegurem que os fornecedores de dados, incluindo comandantes, armadores, agentes, operadores, carregadores e outras entidades competentes, apenas necessitem de transmitir as informações uma vez. Os Estados-membros asseguram que as informações transmitidas estejam disponíveis para serem usadas em todos os sistemas de informação, notificação e VTMS relevantes.

As mensagens electrónicas trocadas nos termos do presente diploma e a legislação comunitária aplicável são distribuídas através do *SafeSeaNet*. Para esse efeito, a autoridade nacional competente desenvolve e mantém as interfaces necessárias para a transmissão automática de dados por via electrónica ao *SafeSeaNet*.

Nos casos em que as normas internacionais permitam o encaminhamento de informações LRIT relativas a navios de países terceiros, as redes *SafeSeaNet* são utilizadas para distribuir entre os Estados-membros que possuam um nível de segurança adequado as informações LRIT recebidas nos termos do artigo 6.º-B do presente diploma.

4 — Segurança e direitos de acesso. — O sistema central e os sistemas nacionais do *SafeSeaNet* cumprem os requisitos do presente diploma relativos à confidencialidade das informações e os princípios e especificações de segurança descritos no DCIF, em particular no que se refere aos direitos de acesso.

Os Estados-membros identificam todos os utilizadores aos quais sejam atribuídos um papel e um conjunto de direitos de acesso ao abrigo do DCIF.

ANEXO IV

[...]

[...]

a) [...]

b) [...]

c) [...]

d) [...]

Se o reboque do navio for efectuado no âmbito de um contrato de reboque ou salvados, as medidas tomadas pelas entidades competentes em razão da matéria, em aplicação das alíneas *a)* e *d)*, podem também ter como destinatárias as companhias de assistência, salvados e reboque envolvidas.»

ANEXO II

Republicação do Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de Julho

(a que se refere o artigo 7.º)

Artigo 1.º

Objecto

1 — O presente diploma transpõe para a ordem jurídica nacional a Directiva n.º 2002/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Junho, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios.

2 — São estabelecidas regras relativas à instituição, no território nacional, de um sistema de acompanhamento e de informação do tráfego de navios com vista a aumentar a segurança e a eficácia do tráfego marítimo, melhorar a resposta das autoridades a incidentes, a acidentes ou a situações potencialmente perigosas no mar, incluindo operações de busca e de salvamento, e contribuir para uma melhor prevenção e detecção da poluição causada pelos navios.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1 — Salvo disposição em contrário, o presente diploma aplica-se aos navios de arqueação bruta igual ou superior a 300.

2 — Salvo disposição em contrário, o presente diploma não se aplica a:

a) Navios de guerra e unidades auxiliares da Marinha de qualquer pavilhão e outros navios pertencentes a um Estado-membro ou ao serviço de um Estado-membro e utilizados para um serviço público de natureza não comercial;

b) Embarcações de pesca e tradicionais bem como embarcações de recreio de comprimento inferior a 45 m;

c) Bancas em navios com arqueação bruta inferior a 1000, provisões de bordo e equipamentos para uso a bordo de todos os navios.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente diploma, entende-se por:

a) «Instrumentos internacionais pertinentes» os seguintes instrumentos, na sua versão actualizada:

i) MARPOL 73/78, a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, de 1973, tal como

alterada pelo Protocolo de 1978, nas actuais redacções;

ii) SOLAS, a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, bem como os seus protocolos e alterações;

iii) A Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios de 1969;

iv) A Convenção Internacional de 1969 sobre a Intervenção no Alto Mar em Caso de Acidente que Provoque ou Possa Vir a Provocar Poluição por Hidrocarbonetos e o Protocolo de 1973 sobre a Intervenção no Alto Mar em Caso de Poluição por Substâncias que não Sejam Hidrocarbonetos;

v) Convenção SAR, a Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimos de 1979;

vi) Código ISM, o Código Internacional de Gestão para a Segurança;

vii) Código IMDG, o Código Marítimo Internacional para as Mercadorias Perigosas, na sua actual redacção;

viii) Código IBC, o Código Internacional da Organização Marítima Internacional (OMI) para a Construção e Equipamento de Navios que Transportam Substâncias Químicas Perigosas a Granel, na sua actual redacção;

ix) Código IGC, o Código Internacional da OMI para a Construção e Equipamento de Navios que Transportam Gases Liquefeitos a Granel, na sua actual redacção;

x) Código BC, o Código de Práticas para a Segurança do Transporte de Carga Sólida a Granel, da OMI;

xi) Código INF, o Código da OMI para a segurança do transporte de combustível nuclear irradiado, do plutónio e de resíduos altamente radioactivos em barris a bordo de navios, na sua actual redacção;

xii) Resolução A.851(20) da OMI, a resolução A.851(20) da OMI intitulada «*General principles for ship reporting systems and ship reporting requirements, including guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants*»;

xiii) Resolução A.917(22) da OMI, a Resolução 917(22) da OMI intitulada «*Guidelines for the onboard use of AIS*», com a redacção que lhe foi dada pela Resolução A.956(23) da OMI;

xiv) Resolução A.949(23) da OMI, a Resolução 949(23) da OMI intitulada «*Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance*»;

xv) Resolução A.950(23) da OMI, a Resolução 950(23) da OMI intitulada «*Maritime assistance services (MAS)*»;

xvi) Directrizes da OMI sobre o tratamento justo dos marítimos em caso de acidente marítimo, as Directrizes anexas à Resolução LEG. 3(91) do Comité Legal da OMI, de 27 de Abril de 2006, tal como aprovadas pelo Conselho de Administração da OIT na sua 296.ª sessão, de 12 a 16 de Junho de 2006;

b) «Operador» o armador ou o gestor do navio;

c) «Agente» a pessoa mandatada ou autorizada para prestar informações em nome do operador do navio;

d) «Carregador» a pessoa que celebrou um contrato de transporte de mercadorias com um transportador ou em nome da qual ou por conta da qual foi celebrado esse contrato;

e) «Companhia» a companhia na aceção que lhe é dada na regra 1.2 do capítulo ix da Convenção SOLAS;

f) «Navio» qualquer navio de mar ou veículo marinho;

g) «Mercadorias perigosas»:

i) As mercadorias mencionadas no código IMDG;

ii) As substâncias líquidas perigosas enumeradas no capítulo 17 do código IBC;

iii) Os gases liquefeitos enumerados no capítulo 19 do código IGC;

iv) As matérias sólidas referidas no apêndice B do código BC.

Incluem-se igualmente nesta definição as mercadorias para cujo transporte tenham sido prescritas condições prévias adequadas em conformidade com o disposto no ponto 1.1.3 do código IBC ou no ponto 1.1.6 do código IGC;

h) «Mercadorias poluentes»:

i) Os hidrocarbonetos conforme a definição dada no anexo i da Convenção MARPOL;

ii) As substâncias líquidas nocivas, conforme a definição dada no anexo ii da Convenção MARPOL;

iii) As substâncias prejudiciais, conforme a definição dada no anexo iii da Convenção MARPOL;

i) «Unidade de transporte de carga» qualquer veículo de carga rodoviário, vagão de carga ferroviário, contentor, veículo cisterna rodoviário, vagão ferroviário ou cisterna portátil;

j) «Endereço» o nome e as ligações de comunicação pelos quais se possa estabelecer contacto, em caso de necessidade, com o operador, o agente, a autoridade portuária, a autoridade competente ou qualquer outra pessoa ou organismo autorizados na posse de informações detalhadas relativas à carga transportada pelo navio;

l) «Autoridades competentes» as autoridades designadas no presente diploma para exercer as funções nele previstas;

m) «Autoridades portuárias» as entidades gestoras dos portos em cada porto, para receber e disponibilizar as informações comunicadas em conformidade com o presente diploma;

n) «Autoridade marítima» as capitánias dos portos;

o) «Local de refúgio» um porto, parte de porto, outro espaço abrigado para manobrar, um fundeadouro ou qualquer outra área identificada em plano de acolhimento de navios em dificuldade;

p) «Centro costeiro»:

i) O centro de controlo de tráfego marítimo do continente (CCTMC), nos termos do Decreto-Lei n.º 263/2009, de 28 de Setembro;

ii) Os centros de coordenação de busca e salvamento marítimo (MRCC), nos termos do Decreto-Lei n.º 15/94, de 22 de Janeiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 399/99, de 14 de Outubro;

q) «Serviço de tráfego marítimo (VTS)» um serviço destinado a aumentar a segurança e a eficácia do tráfego marítimo e a proteger o ambiente, com capacidade para intervir no tráfego e reagir a situações de tráfego que surjam na zona por ele abrangida;

r) «Sistemas de organização do tráfego» qualquer sistema que inclua uma ou várias rotas ou medidas de organização do tráfego destinadas a reduzir o risco de acidentes, que inclui esquemas de separação do tráfego, rotas com dois sentidos, vias recomendadas, zonas a evitar, zonas de tráfego costeiro, desvios, zonas de precaução e rotas de águas profundas, nomeadamente como aqueles a que se refere o Decreto-Lei n.º 198/2006, de 19 de Ou-

tubro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 263/2009, de 28 de Setembro;

s) «Embarcações tradicionais» qualquer tipo de embarcação histórica e suas réplicas, incluindo as embarcações destinadas a incentivar ou promover competências e a navegação tradicionais, que constituam simultaneamente monumentos culturais vivos, manobrados de acordo com princípios de navegação e técnica tradicionais;

t) «Acidente» qualquer acidente na aceção do código da OMI para a investigação de acidentes e incidentes marítimos;

u) «Estado-membro» qualquer Estado-membro da União Europeia;

v) «SafeSeaNet» o sistema comunitário de intercâmbio de informações marítimas desenvolvido pela Comissão Europeia em cooperação com os Estados-membros, a fim de assegurar a aplicação da legislação da União Europeia;

x) «Serviço regular» uma série de viagens organizada de forma a assegurar o tráfego entre dois ou mais portos, quer de acordo com um horário público, quer com uma regularidade ou frequência tal que constitua uma série manifestamente sistemática;

z) «Embarcação de pesca» qualquer embarcação equipada e autorizada para exercer a exploração comercial dos recursos marinhos vivos;

aa) «Embarcação de pesca nova» uma embarcação de pesca relativamente à qual se verifique uma das seguintes condições:

i) O contrato de construção seja celebrado após a entrada em vigor do presente diploma;

ii) O contrato de construção tenha sido celebrado até à data de entrada em vigor do presente diploma e a embarcação seja entregue três ou mais anos após essa data;

iii) Na ausência de um contrato de construção, após a data de entrada em vigor do presente diploma se se verificar uma das seguintes condições:

A quilha esteja assente;

Comece uma fase de construção identificável com uma embarcação específica;

Se tenha iniciado a montagem compreendendo pelo menos 50 t ou 1% do peso estimado de todo o material da estrutura, consoante o valor que for menor;

bb) «Embarcação de pesca existente» uma embarcação de pesca que não seja uma embarcação nova;

cc) «Navio em dificuldade» um navio ou uma embarcação de pesca que se encontre numa situação que possa causar a sua perda ou representar um perigo para o ambiente ou para a navegação, sem prejuízo das normas da Convenção SAR relativas ao resgate de pessoas;

dd) «LRIT» um sistema de identificação e seguimento de navios de longo alcance, em conformidade com a regra 19-1 do capítulo v da Convenção SOLAS;

ee) «Hora de chegada de um navio a um porto ou fundeadouro (ATA)» hora a que o navio atraca a um cais ou fundeia num fundeadouro para operar, a qual é registada pelo comandante do navio no diário de navegação;

ff) «Hora de saída de um navio de um porto ou fundeadouro (ATD)» hora a que um navio larga de um cais ou suspende o ferro de um fundeadouro em que esteve a operar, com o fim de se dirigir a outro porto ou fundeadouro, a qual é registada pelo comandante do navio no diário de navegação.

TÍTULO I

Notificação e acompanhamento dos navios

Artigo 4.º

Notificação prévia à entrada em portos nacionais

1 — O comandante de um navio que se dirija a um porto nacional notifica a autoridade portuária do porto a que se dirige das informações previstas no n.º 1 do anexo i ao presente diploma e que dele faz parte integrante:

- a) Com pelo menos vinte e quatro horas de antecedência; ou
- b) O mais tardar no momento em que o navio largue do porto anterior, se a duração da viagem for inferior a vinte e quatro horas; ou
- c) Se não for conhecido o porto de escala ou se tiver sido alterado durante a viagem, logo que a informação seja conhecida.

2 — O comandante de um navio estrangeiro, independentemente da sua arqueação bruta, que, em conformidade com o artigo 14.º da Directiva n.º 2009/16/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto, seja elegível para uma inspecção expandida, e navegue com destino a um porto ou fundeadouro nacional, notifica a respectiva autoridade portuária das informações previstas no n.º 2 do anexo i:

- e) Pelo menos, 72 horas antes da hora estimada de chegada do navio ao porto ou ao fundeadouro; ou
- f) Antes de o navio largar do porto anterior, se a duração da viagem for inferior a 72 horas.

3 — A autoridade portuária introduz imediatamente no *SafeSeaNet* as seguintes informações:

- a) As referidas nos números anteriores;
- b) A hora de chegada (ATA) e de partida (ATD) de todo e qualquer navio estrangeiro que faça escala nos seus portos ou fundeadouros, assim definindo o período em que o navio está disponível para inspecções de controlo pelo Estado do porto.

4 — Os navios provenientes de um porto fora da União Europeia que se dirijam a um porto nacional e que transportem mercadorias perigosas ou poluentes cumprem as obrigações de notificação previstas no artigo 12.º

Artigo 5.º

Sistemas de notificação obrigatória de navios

1 — Sempre que esteja implementado num espaço marítimo sob jurisdição nacional um sistema de notificação obrigatória dos navios, aprovado pela OMI de acordo com a regra 11 do capítulo v da Convenção SOLAS, em conformidade com as orientações e critérios aplicáveis estabelecidos pela OMI, a DGRM adopta as medidas necessárias e adequadas para garantir que todos os navios que entrem na zona abrangida por esse sistema comuniquem as informações exigidas, sem prejuízo de quaisquer informações suplementares que possam ser solicitadas de acordo com a Resolução A.851(20) da OMI.

2 — Ao submeter à OMI um sistema de notificação obrigatória dos navios, a DGRM inclui nessa proposta

os elementos constantes do n.º 5 do anexo i ao presente diploma.

Artigo 6.º

Utilização de sistemas de identificação automática

1 — Os navios que se dirijam a um porto nacional devem estar equipados com um sistema de identificação automática (AIS) que responda às normas de desempenho definidas pela OMI, de acordo com o calendário estabelecido na secção i do anexo ii ao presente diploma e que dele faz parte integrante.

2 — Os navios equipados com um AIS mantêm esse sistema permanentemente operacional e ligado, excepto quando a segurança ou a confidencialidade das informações sobre navegação estiver prevista em acordos, regras ou normas internacionais.

Artigo 6.º-A

Utilização de sistemas de identificação automática (AIS) em embarcações de pesca

1 — Devem estar equipados com um AIS (Classe A) que satisfaça as normas de desempenho da OMI, de acordo com o calendário estabelecido no ponto I.4 do anexo ii, quaisquer embarcações de pesca com um comprimento de fora a fora superior a 15 metros em relação às quais se verifique uma das seguintes condições:

- a) Arvore bandeira portuguesa;
- b) Opere nas águas interiores ou no mar territorial de Portugal;
- c) Desembarque as capturas num porto nacional.

2 — As embarcações de pesca equipadas com um AIS mantêm esse sistema operacional e ligado quando operem em águas sob jurisdição nacional, podendo o AIS ser desligado em circunstâncias excepcionais e fora daqueles espaços, quando o comandante o considerar necessário para a segurança ou protecção da sua embarcação.

Artigo 6.º-B

Utilização de sistemas de identificação e seguimento de longo alcance de navios (LRIT)

Os navios que escalem um porto nacional e aos quais se aplicam a regra 19-1 do capítulo v da Convenção SOLAS, as normas de desempenho, bem como os requisitos de funcionamento aprovados pela OMI, devem estar equipados com um sistema LRIT conforme com a referida regra.

Artigo 7.º

Utilização de sistemas de organização do tráfego

A DGRM, responsável nacional pelo serviço de controlo de tráfego marítimo (VTS), e a Autoridade Marítima Nacional (AMN) asseguram o acompanhamento e adoptam as medidas necessárias e adequadas para garantir que todos os navios que entrem num espaço marítimo sob jurisdição nacional, abrangida por um sistema de organização de tráfego aprovado pela OMI, de acordo com a regra 10 do capítulo v da Convenção SOLAS, utilizem esse sistema de acordo com as orientações e critérios pertinentes definidos pela OMI.

Artigo 8.º

Acompanhamento da observância pelos navios das disposições relativas aos serviços de tráfego marítimo

1 — Os navios que entrem numa zona sujeita a um VTS costeiro em águas sob jurisdição nacional e baseado nas orientações definidas pela OMI devem participar nesse VTS e observar as respectivas regras.

2 — Os navios que arvorem pavilhão nacional e que entrem numa zona sujeita a um VTS, baseado nas orientações definidas pela OMI, nas águas sob jurisdição de outro Estado-membro obrigam-se a observar as regras desse VTS.

Artigo 9.º

Sistemas de registo dos dados de viagem

1 — Os navios que se dirijam a um porto nacional têm de estar equipados com um sistema de registo dos dados de viagem (VDR), de acordo com as regras estabelecidas na secção ii do anexo ii.

2 — Os dados recolhidos de um sistema VDR são facultados ao órgão de investigação previsto no artigo 8.º da Directiva n.º 2009/18/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, que estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes no sector do transporte marítimo, sempre que seja realizada uma investigação de segurança na sequência de um acidente ocorrido nas águas sob soberania ou jurisdição nacional ou envolvendo um navio que arvore pavilhão nacional, e ainda ao órgão local da Direcção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM), quando seja realizado um inquérito na sequência de acidente ocorrido nas águas sob jurisdição nacional.

3 — O órgão de investigação garante que esses dados são utilizados na investigação e analisados adequadamente, providenciando, ainda, para que nos 30 dias subsequentes à finalização do processo os resultados sejam divulgados.

4 — No caso de o acidente referido no n.º 2 envolver navios de pavilhão de outro Estado-membro, esses dados devem ser-lhe facultados a seu pedido.

Artigo 10.º

(Revogado.)

TÍTULO II

Notificação das mercadorias perigosas ou poluentes a bordo de navios (Hazmat)

Artigo 11.º

Obrigação de informação respeitante ao transporte de mercadorias perigosas

1 — As mercadorias perigosas ou poluentes só podem ser entregues para transporte ou embarcadas num navio, seja qual for a sua dimensão, num porto nacional, se o comandante ou o operador tiver recebido, do carregador, antes da aceitação das mercadorias a bordo, uma declaração com as seguintes informações:

a) As informações enumeradas no n.º 3 do anexo i;

b) Relativamente às substâncias referidas no anexo i da Convenção MARPOL, a ficha de dados de segurança que discrimina as características físico-químicas dos pro-

duto, incluindo, se for caso disso, a viscosidade expressa em cSt a 50°C e a densidade a 15°C, bem como os restantes dados contidos na ficha de dados de segurança, em conformidade com a Resolução MSC.286(86) da OMI;

c) Os dados para chamada urgente do carregador ou de qualquer outra pessoa ou organismo que esteja na posse das informações sobre as características físico-químicas dos produtos e sobre as medidas a tomar em caso de emergência;

d) Se as mercadorias embarcadas estão acondicionadas em tanques portáteis ou em contentores, as respectivas marcas de identificação, sua dimensão e peso;

e) Se as mercadorias forem transportadas em contentores, os carregadores são obrigados a mencionar na declaração que a carga a transportar se encontra devidamente acondicionada e em condições para transporte.

2 — Os navios provenientes de um porto situado fora da União Europeia que escalem um porto nacional e que transportem mercadorias perigosas ou poluentes devem estar na posse de uma declaração, fornecida pelo carregador, que contenha as informações exigidas nas alíneas a), b) e c) do número anterior.

3 — Os carregadores são igualmente obrigados a marcar e a rotular, nos termos da regra 4 do capítulo VII da Convenção SOLAS, 1974, e respectivas emendas, os contentores, os tanques, as embalagens e as unidades de carga que contenham mercadorias perigosas ou poluentes de modo a permitir a sua imediata identificação.

4 — Os carregadores fornecem ao comandante ou ao operador e à respectiva autoridade portuária a declaração prevista no n.º 1 e garantem que a carga entregue para transporte corresponde efectivamente à declarada.

5 — As autoridades portuárias adoptam as medidas necessárias e adequadas para assegurar que as mercadorias perigosas ou poluentes entregues para transporte ou embarcadas num navio no respectivo porto são acompanhadas da declaração prevista no n.º 1.

6 — A declaração prevista no número anterior é conservada pelas autoridades portuárias durante um período mínimo de três meses.

Artigo 12.º

Notificação de mercadorias perigosas ou poluentes transportadas a bordo

1 — O comandante de um navio, seja qual for a sua dimensão, que largue de um porto nacional transportando mercadorias perigosas ou poluentes, notifica a autoridade portuária, antes da saída do navio, das informações especificadas no n.º 4 do anexo i.

2 — O comandante de um navio, seja qual for a sua dimensão proveniente, de um porto situado fora da União Europeia e que se dirija a um porto nacional, que transporte mercadorias perigosas ou poluentes, notifica a autoridade portuária do porto de destino das informações especificadas no n.º 4 do anexo i o mais tardar no momento da largada do porto de carregamento ou, caso o porto de destino não seja conhecido no momento da largada, logo que essa informação seja conhecida.

3 — A autoridade portuária em causa conserva as informações especificadas no n.º 4 do anexo i durante um período mínimo de um mês após a largada do navio.

4 — A autoridade portuária introduz imediatamente no *SafeSeaNet* as informações previstas no presente artigo.

5 — (Revogado.)

Artigo 13.º

Intercâmbio informatizado de dados entre autoridades nacionais competentes dos Estados-membros

1 — A DGRM, enquanto autoridade competente nacional, deve cooperar com as autoridades competentes nacionais dos Estados-membros no sentido de assegurar a interconexão e a interoperabilidade dos sistemas utilizados para gerir as informações especificadas no anexo i.

2 — O sistema de informação nacional, instalado em conformidade com o número anterior, deve apresentar as seguintes características:

a) O intercâmbio de dados far-se-á por via electrónica, devendo o sistema permitir a recepção e o processamento das mensagens comunicadas em conformidade com o artigo 12.º;

b) O sistema deve permitir a comunicação dos dados vinte e quatro horas por dia;

c) Sempre que as autoridades nacionais e locais competentes dos outros Estados-membros solicitem informações relativas ao navio e à carga perigosa ou poluente a bordo, por razões de segurança marítima, ou de protecção, ou ainda de protecção do ambiente marinho, deve a DGRM transmitir de imediato as informações solicitadas através do *SafeSeaNet*.

Artigo 14.º

Isenções

1 — A DGRM pode dispensar do cumprimento das obrigações previstas nos artigos 4.º e 12.º os serviços regulares efectuados entre portos nacionais, desde que cumpridos os requisitos previstos no n.º 3.

2 — A DGRM pode ainda isentar do cumprimento das obrigações previstas nos artigos 4.º e 12.º os serviços regulares internacionais entre portos nacionais e de um Estado-membro, a pedido desse Estado-membro, ou, por sua vez, solicitar a esse Estado-membro a respectiva isenção, desde que cumpridos os requisitos previstos no número seguinte.

3 — As isenções a que se referem os números anteriores só são concedidas a determinados navios relativamente a um serviço específico, desde que os navios efectuem viagens de duração programada máxima de 12 horas e preencham, cumulativamente, as seguintes condições:

a) A companhia que explora os referidos serviços regulares mantenha uma lista actualizada dos navios em causa, que transmite à DGRM;

b) Para cada viagem efectuada, as informações a que se referem os n.ºs 1 ou 4, conforme o caso, do anexo i sejam colocadas à disposição da autoridade portuária do porto de destino, a pedido desta;

c) A companhia tenha instalado um sistema interno que garanta a transmissão dessas informações 24 horas por dia, sem demora e por via electrónica, à autoridade portuária do porto de destino que as tenha solicitado, nos termos do n.º 1 do artigo 4.º ou dos n.ºs 1 e 2 do artigo 12.º, consoante o caso;

d) Qualquer mudança da hora estimada de chegada ao porto de destino ou à estação de pilotagem igual ou superior a três horas seja notificada à autoridade portuária do porto de destino, nos termos dos artigos 4.º ou 12.º, consoante os casos.

4 — Para efeitos deste artigo, um serviço só pode ser considerado um serviço regular se se destinar a ser operado pelo menos durante um mês.

5 — A DGRM verifica periodicamente se estão a ser cumpridas as condições previstas neste artigo e, deixando de estar preenchida alguma dessas condições, retira imediatamente a isenção à companhia em causa.

6 — A DGRM transmite à Comissão Europeia a lista das companhias e dos navios dispensados nos termos do presente artigo, bem como eventuais actualizações dessa lista, sendo esta informação disponibilizada e mantida actualizada na página electrónica da DGRM.

TÍTULO III

Acompanhamento dos navios de risco e intervenção em caso de incidente ou acidente marítimo

Artigo 15.º

Transmissão de informações relativas a determinados navios

1 — Os navios que correspondam aos critérios a seguir enumerados são considerados navios de risco potencial para a navegação ou uma ameaça para a segurança marítima, a segurança das pessoas ou o ambiente:

a) Navios que, durante a viagem:

i) Tenham estado envolvidos nos incidentes ou acidentes marítimos referidos no artigo 16.º; ou

ii) Não tenham satisfeito as obrigações de notificação e de informação impostas pelo presente diploma; ou

iii) Tenham desrespeitado as regras aplicáveis dos sistemas de organização do tráfego e dos VTS da responsabilidade de um Estado-membro;

b) Navios relativamente aos quais exista prova ou presunção de descarga deliberada de hidrocarbonetos ou de outras infracções à Convenção MARPOL nas águas sob jurisdição de um Estado-membro;

c) Navios a que tenha sido recusado acesso aos portos dos Estados-membros ou que tenham sido objecto de um relatório ou de notificação por um Estado-membro em conformidade com o disposto no n.º 1 do anexo i da Directiva n.º 95/21/CE, do Conselho, de 19 de Junho, relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto, transposta para o ordenamento jurídico nacional pelo Decreto-Lei n.º 284/2003, de 8 de Novembro;

d) Navios que não possuam certificados de seguro nem garantias financeiras, nos termos da legislação da União Europeia e das normas internacionais, ou que não os tenham notificado;

e) Navios assinalados pelos pilotos ou pelas autoridades portuárias como tendo anomalias susceptíveis de comprometer a segurança da navegação ou de constituir um risco para o ambiente.

2 — Os centros costeiros nacionais, os órgãos e serviços da autoridade marítima nacional e as autoridades portuárias que, nas respectivas áreas de jurisdição, tiverem informações relevantes sobre os navios referidos no número anterior devem comunicá-las à DGRM, que por sua vez as transmite aos centros costeiros de outros Estados-membros situados na rota prevista do navio.

3 — As informações que forem comunicadas por outros Estados-membros sobre os navios referidos no n.º 1

são transmitidas à DGRM, que procede à sua adequada divulgação.

4 — As inspecções ou verificações aos navios referidos no n.º 1, efectuadas nos portos nacionais, são realizadas em harmonia com as disposições preconizadas no Decreto-Lei n.º 284/2003, de 8 de Novembro, devendo a DGRM dar conhecimento do resultado destas acções a todos os Estados-membros interessados.

Artigo 16.º

Comunicação de incidentes e acidentes marítimos

1 — Com vista a prevenir ou atenuar riscos significativos para a segurança marítima, a segurança das pessoas ou o ambiente, o comandante de um navio que navegue em área nacional de busca e salvamento ou na zona económica exclusiva deve, sem prejuízo do quadro do direito internacional, informar imediatamente o centro costeiro geograficamente competente de:

a) Qualquer incidente ou acidente que afecte a segurança do navio, nomeadamente abalroamento, encalhe, dano, falha ou avaria, alagamento ou escorregamento da carga, anomalias no casco ou falhas estruturais;

b) Qualquer incidente ou acidente que comprometa a segurança da navegação, nomeadamente falhas susceptíveis de afectar a capacidade de manobra ou de navegação do navio e anomalias que afectem os sistemas de propulsão ou os aparelhos de governo, a instalação de produção de electricidade ou o equipamento de navegação ou de comunicações;

c) Qualquer situação que possa levar à poluição das águas e do litoral, nomeadamente descarga ou risco de descarga de produtos poluentes no mar;

d) Qualquer mancha de poluição ou deriva de contentores ou embalagens observadas no mar.

2 — A informação transmitida em aplicação do número anterior deve conter, pelo menos, o nome e a posição do navio, o porto de partida, o porto de destino e o endereço onde se podem obter informações sobre as mercadorias perigosas ou poluentes transportadas a bordo, os elementos relativos ao incidente e todas as informações pertinentes referidas na Resolução A.851(20) da OMI.

3 — O centro costeiro geograficamente competente garante a transmissão, sem demora, da informação mencionada neste artigo à DGRM, à DGAM e ao MRCC/MRSC, bem como, em caso de possibilidade de risco para o ambiente, à Agência Portuguesa do Ambiente, I. P. (APA, I. P.), pela via mais adequada, preferencialmente por via electrónica, e garante a sua disponibilidade às demais entidades competentes.

Artigo 17.º

Medidas em caso de condições meteorológicas excepcionalmente desfavoráveis

1 — Quando, em caso de condições meteorológicas ou estado do mar excepcionalmente desfavoráveis, o órgão local da DGAM considere que existe um risco grave de poluição nas zonas marítimas sob sua jurisdição ou das zonas marítimas ou costeiras de outros Estados-membros ou que a segurança de vidas humanas está em perigo:

a) Deve, sempre que possível, facultar ao comandante de um navio que se encontre na zona portuária em questão

e que deseje entrar ou sair do porto todas as informações sobre as condições meteo-oceânicas e, sempre que pertinente e possível, sobre os riscos que estas podem acarretar para o navio, a carga, a tripulação e os passageiros;

b) Pode tomar, sem prejuízo do dever de assistência a navios em dificuldade e em conformidade com o disposto no artigo 19.º do presente diploma, quaisquer outras medidas adequadas, as quais podem incluir uma recomendação ou a proibição de um navio, em particular, ou de os navios, em geral, entrarem ou saírem do porto, até se ter verificado que deixou de haver qualquer risco para a vida humana e ou o meio ambiente, nos termos do disposto no n.º 4 do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de Março;

c) Deve adoptar as medidas adequadas para limitar na medida do possível ou, se necessário, proibir o abastecimento de combustível no mar territorial.

2 — O comandante do navio deve informar a companhia das recomendações a que se refere o número anterior, as quais não obstam, todavia, a qualquer decisão do comandante tomada com base na sua apreciação profissional nos termos da Convenção SOLAS.

Artigo 18.º

Medidas em caso de incidente ou acidente marítimo

1 — A DGRM, a Autoridade Marítima, a Autoridade Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo e as autoridades portuárias adoptam, sempre que necessário, as medidas adequadas em caso de incidentes ou acidentes marítimos, nos termos da legislação em vigor.

2 — O anexo IV ao presente diploma e que dele faz parte integrante apresenta uma lista não exaustiva das medidas que podem ser tomadas em aplicação do presente artigo.

3 — O operador, o comandante do navio e o proprietário das mercadorias perigosas ou poluentes transportadas a bordo cooperam plenamente com as entidades competentes referidas no n.º 1 que o solicitem, de acordo com o direito nacional e internacional, com vista a minimizar as consequências de um incidente ou acidente marítimo, transmitindo para esse efeito, a pedido destas, as informações referidas no artigo 11.º

4 — O comandante de um navio a que se apliquem as disposições do código ISM deve informar a companhia, em conformidade com o referido código, de qualquer incidente ou acidente, tal como referido no n.º 1 do artigo 16.º do presente diploma, ocorrido no mar.

5 — Logo que seja informada de tal situação, a companhia deve entrar em contacto com o centro costeiro competente e colocar-se, se necessário, à sua disposição.

6 — As entidades referidas no presente diploma têm em conta as disposições aplicáveis das Directrizes da OMI sobre o tratamento justo dos marítimos em caso de acidente marítimo em águas sob jurisdição nacional.

Artigo 19.º

Autoridade com competência para o acolhimento de navios em dificuldade

1 — O membro do Governo responsável pela área do mar é a autoridade nacional competente para autorizar a entrada de um navio em dificuldade num qualquer local de refúgio em águas sob jurisdição portuguesa e para decidir sobre o destino ou a melhor forma de assistir o navio em dificuldade, tendo em conta a necessidade de protecção dos bens públicos e privados e outras circunstâncias ex-

ternas, nomeadamente meteo-oceanográficas que possam afectar o navio.

2 — A decisão sobre o acolhimento de um navio em dificuldade num local de refúgio é tomada depois de ouvida a Comissão Técnica para Acolhimento de Navios em dificuldade (CTAND), que se pronuncia após proceder a uma avaliação prévia da situação, realizada com base nos planos referidos no artigo 19.º-A.

3 — A CTAND é composta por:

- a) A Autoridade Nacional de Controlo do Tráfego Marítimo (ANCTM), que convoca e preside;
- b) Um representante da DGRM;
- c) Um representante da DGAM;
- d) Um representante do Comando Naval;
- e) Um representante da APA, I. P.;
- f) Um representante do Instituto Superior Técnico;
- g) Um representante do Instituto Português do Mar e da Atmosfera, I. P. (IPMA, I. P.).

4 — A CTAND pode ainda integrar, em face das matérias envolvidas, representantes de outras entidades, designadamente:

- a) O capitão do porto em cujo espaço de jurisdição se encontra o navio;
- b) Um representante da autoridade portuária do local de refúgio, se for esse o caso;
- c) Um representante da Autoridade Nacional de Protecção Civil (ANPC);
- d) Um representante do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF);
- e) Um representante do Instituto Hidrográfico (IH);
- f) Um representante da Direcção-Geral do Património Cultural;
- g) Um representante do Turismo de Portugal, I. P..

5 — O membro do Governo responsável pela área do mar pode tomar, de acordo com as circunstâncias e em especial em caso de ameaça à segurança marítima e à protecção do ambiente, qualquer uma das medidas contempladas na lista não exaustiva do anexo IV ao presente diploma e que dele faz parte integrante.

6 — A CTAND reúne sempre, ordinariamente, uma vez por ano, para proceder ao intercâmbio de conhecimentos e para melhorar as medidas tomadas neste artigo e, extraordinariamente, sempre que as circunstâncias o determinem.

Artigo 19.º-A

Planos para o acolhimento de navios em dificuldade

1 — A DGRM, em articulação com a DGAM, o Comando Naval, o ITN, I. P., o IPMA, I. P., a APA, I. P., e as autoridades portuárias, elabora e mantém actualizados os planos para o acolhimento de navios em dificuldade nas águas sob jurisdição nacional, com vista a responder aos riscos criados por esses navios, incluindo, se for caso disso, os riscos para as vidas humanas e para o ambiente.

2 — Os planos referidos no número anterior são elaborados após consulta às partes interessadas, com base nas Resoluções A.949(23) e A.950(23) da OMI, e devem incluir, no mínimo, os seguintes elementos:

- a) Identidade da autoridade ou autoridades responsáveis pela recepção e tratamento dos alertas;
- b) Identidade da autoridade competente pela avaliação da situação e pela tomada de decisão sobre a aceitação ou

recusa de um navio em dificuldade no local de refúgio determinado;

c) Informações sobre a linha de costa nacional e todos os elementos que facilitem uma avaliação prévia e uma decisão rápida quanto ao local de refúgio para um navio, designadamente a descrição dos factores ambientais, económicos e sociais e das condições naturais;

d) Procedimentos de avaliação relativos à aceitação ou recusa de um navio em dificuldade num local de refúgio;

e) Meios e estruturas adequados de assistência, socorro e combate à poluição;

f) Procedimentos relativos à coordenação e tomada de decisão internacionais;

g) Procedimentos em matéria de garantias financeiras e de responsabilidade aplicáveis aos navios acolhidos num local de refúgio.

3 — O nome e o endereço de contacto do membro do Governo responsável pela área do mar e do CCTMC que nos termos do n.º 4 do artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 263/2009, de 28 de Setembro, funciona como ponto focal dos serviços de assistência marítima [*maritime assistance services* (MAS)] no âmbito previsto na Resolução A.950(23) da OMI, como autoridade nomeada para receber e tratar os relatos nesse âmbito, são publicados na página electrónica da DGRM.

4 — Os planos referidos neste artigo são aprovados por portaria conjunta dos membros do Governo responsáveis pelas áreas da defesa nacional, dos transportes marítimos e do ambiente.

5 — A DGRM é a entidade responsável pela disponibilização das informações pertinentes relativas aos planos, a pedido dos Estados-membros vizinhos.

Artigo 19.º-B

Decisão sobre o acolhimento de navios

1 — Compete à autoridade referida no n.º 1 do artigo 19.º aceitar um navio num local de refúgio, após uma avaliação prévia da situação, efectuada com base nos planos referidos no artigo anterior.

2 — Os navios são aceites num local de refúgio, para efeitos do número anterior, sempre que se considere que esse acolhimento é a medida mais adequada para a protecção de vidas humanas e do ambiente e para a estabilização da situação do navio.

Artigo 19.º-C

Garantia financeira e indemnização

1 — Ao decidir tecnicamente pelo acolhimento de um navio num local de refúgio, a CTAND pode exigir que o operador, o agente ou o comandante apresentem um certificado de seguro na acepção do artigo 6.º da Directiva n.º 2009/20/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativa ao seguro dos proprietários de navios em matéria de créditos marítimos.

2 — A falta de certificado de seguro referido no número anterior não dispensa a avaliação prévia e a decisão a que se refere o artigo anterior, não sendo, por si só, razão suficiente para a recusa de acolher um navio num local de refúgio.

3 — O pedido de apresentação do certificado referido no n.º 1 do presente artigo não pode provocar atrasos no acolhimento do navio.

Artigo 20.º

Informação das partes interessadas

1 — Os incidentes ou acidentes comunicados em conformidade com o n.º 1 do artigo 16.º devem, quando necessário, ser assinalados através de avisos à navegação, nas zonas em causa, pelo Instituto Hidrográfico ou pelo órgão local da DGAM, os quais informam igualmente da presença de qualquer navio que possa constituir um perigo para a segurança marítima, a segurança das pessoas ou o ambiente.

2 — A DGRM, enquanto autoridade competente nacional, detém as informações comunicadas em conformidade com os artigos 12.º e 16.º, devendo tomar as medidas necessárias para poder fornecer a qualquer momento as referidas informações a uma autoridade competente nacional de um outro Estado-membro.

3 — A DGRM, quando informada nos termos do presente diploma, ou de outra forma, de factos que envolvam ou agravem, para outro Estado-membro, o risco de certas zonas marítimas e costeiras ficarem em perigo, deve tomar as medidas adequadas para informar com a maior brevidade os Estados-membros em causa, bem como consultá-los sobre as acções previstas.

4 — A DGRM presta a colaboração que se mostre adequada às autoridades nacionais competentes de outros Estados-membros com vista à congregação de meios necessários à realização de uma acção comum.

5 — A DGRM toma as medidas necessárias para que se possa tirar plenamente partido das informações que os navios lhe devem transmitir nos termos do artigo 16.º

TÍTULO IV

Medidas de acompanhamento e regime sancionatório

Artigo 21.º

Lista dos organismos intervenientes

1 — A DGRM assegura, através das formas consideradas mais adequadas, que o sector marítimo receba informações correctas, regularmente actualizadas, nomeadamente através das publicações náuticas, sobre quais as autoridades e os centros designados nos termos deste decreto-lei, incluindo, quando adequado, a respectiva zona geográfica de intervenção, bem como sobre os procedimentos instituídos para a comunicação das informações previstas no presente diploma.

2 — A DGRM, enquanto autoridade competente nacional, deve manter uma lista actualizada das autoridades e dos centros que participem nas actividades constantes deste decreto-lei e comunicá-la à Comissão Europeia, bem como as suas eventuais actualizações.

Artigo 21.º-A

SafeSeaNet

1 — A DGRM cria sistemas de gestão das informações marítimas, a nível nacional e local, a fim de assegurar o tratamento das informações referidas no presente diploma.

2 — Os sistemas criados ao abrigo do número anterior devem permitir uma exploração operacional das informa-

ções recolhidas e preencher, nomeadamente, as condições enunciadas no artigo 13.º

3 — A fim de garantir o intercâmbio efectivo das informações referidas no presente diploma, a DGRM certifica-se de que os sistemas nacionais e locais criados para a recolha, tratamento e conservação das referidas informações podem ser interligados com o *SafeSeaNet*.

4 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, a DGRM, no caso de agir no âmbito de acordos intracomunitários ou no quadro de projectos transfronteiriços, inter-regionais ou transnacionais na Comunidade, garante que os sistemas ou redes de informação desenvolvidos respeitam os requisitos do presente diploma e são compatíveis e estão ligados ao *SafeSeaNet*.

5 — A descrição e os princípios do *SafeSeaNet* constam do anexo III ao presente diploma e que dele faz parte integrante.

Artigo 22.º

Cooperação entre autoridades

1 — A DGRM, os órgãos integrantes da DGAM, as autoridades portuárias e os centros costeiros designados neste decreto-lei devem cooperar para otimizar a utilização das informações comunicadas em conformidade com o presente diploma, incluindo o estabelecimento de ligações telemáticas adequadas entre elas, com vista, nomeadamente, ao intercâmbio dos dados relativos aos movimentos dos navios, às previsões da sua chegada aos portos e à carga que transportam.

2 — A DGRM deve cooperar com a Comissão Europeia no sentido do incremento e aumento da eficácia das ligações telemáticas com essa instância comunitária com vista, nomeadamente, ao intercâmbio dos dados relativos aos movimentos dos navios, às previsões da sua chegada aos portos e à carga que transportam.

3 — Os centros costeiros, designados no âmbito deste decreto-lei, devem cooperar com os centros costeiros de outros Estados-membros com vista a melhorar o conhecimento do tráfego e o acompanhamento dos navios em trânsito, harmonizar e, na medida do possível, simplificar as informações exigidas aos navios em marcha.

4 — A DGRM coopera com a Comissão Europeia, quando necessário, no estabelecimento de sistemas de informação obrigatória, serviços obrigatórios de tráfego marítimo e sistemas adequados de organização do tráfego, a apresentar à OMI para aprovação.

5 — A DGRM colabora com as entidades congéneres de outros Estados-membros para a elaboração de planos concertados para o acolhimento de navios em dificuldade.

6 — A DGRM coopera no âmbito das instâncias regionais ou internacionais em causa, no desenvolvimento de dispositivos de acompanhamento de tráfego e de vigilância marítima de longo alcance.

7 — A DGRM assegura a interconexão e a interoperabilidade dos sistemas nacionais utilizados para gerir as informações especificadas no anexo I e desenvolve e actualiza o sistema *SafeSeaNet*.

Artigo 23.º

Confidencialidade das informações

As informações transmitidas a todas as entidades intervenientes na execução do presente diploma são

confidenciais, apenas podendo ser utilizadas nos termos e para os fins nele previstos, ficando os funcionários que delas tenham conhecimento sujeitos ao dever de sigilo.

Artigo 24.º

Controlo da aplicação do presente diploma

1 — As autoridades competentes, autoridades portuárias e centros costeiros promovem a realização de inspeções regulares ou qualquer outro tipo de acção necessária para verificar o funcionamento dos sistemas telemáticos em terra estabelecidos para os fins do presente diploma, em particular a sua capacidade de resposta à exigência de recepção ou transmissão atempadas, vinte e quatro horas por dia, das informações comunicadas em conformidade com os artigos 12.º e 16.º

2 — Quando a DGRM constate, por ocasião de um incidente ou acidente marítimo referido no artigo 18.º, que a companhia não conseguiu estabelecer e manter ligação com o navio ou com os centros costeiros relevantes, deve informar do facto o Estado que emitiu ou em nome do qual foi emitido o documento de conformidade e o certificado de gestão para a segurança associado, ambos relativos ao código ISM.

Artigo 25.º

Regime contra-ordenacional

1 — Sem prejuízo da responsabilidade civil, criminal ou disciplinar, constituem contra-ordenações, punidas com coima de € 2200 a € 3700, no caso de pessoa singular, e de € 10 000 a € 44 000, no caso de pessoa colectiva:

- a) O incumprimento por parte do comandante do disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 4.º;
- b) O incumprimento por parte das autoridades portuárias das obrigações previstas no n.º 3 do artigo 4.º e no n.º 4 do artigo 12.º;
- c) A inobservância por parte do navio do disposto no n.º 1 do artigo 5.º;
- d) A inobservância por parte do navio do disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 6.º;
- e) A inobservância por parte do navio do disposto no artigo 6.º-B;
- f) A inobservância por parte do navio do disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 8.º;
- g) A inobservância por parte do navio do disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 9.º;
- h) O incumprimento por parte do comandante, do operador ou do carregador das obrigações previstas no artigo 11.º;
- i) O incumprimento por parte do comandante do disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 12.º

2 — Constituem ainda contra-ordenações punidas com coima de € 400 a € 2 500, no caso de pessoa singular, e de € 2500 a € 30 000, no caso de pessoa colectiva:

- a) A inobservância por parte da embarcação do disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 6.º-A;
- b) O incumprimento por parte do comandante do disposto no n.º 1 do artigo 16.º

3 — A negligência é punível, sendo os limites mínimos e máximos das coimas reduzidos para metade.

4 — A tentativa é punível com a coima aplicável à contra-ordenação consumada, especialmente atenuada.

5 — A instrução dos processos por infracção ao disposto no presente diploma e a aplicação das correspondentes coimas competem à DGRM, com a excepção da instrução dos processos e aplicação das coimas previstas na alínea a) do n.º 1 que competem à autoridade portuária.

6 — O produto da aplicação das coimas reverte a favor das seguintes entidades:

- a) 60% para os cofres do Estado;
- b) 25% para a entidade que proceder à instrução e decisão processual;
- c) 10% para a entidade que levantar o auto de notícia;
- d) 5% para a DGRM.

7 — A não observância das recomendações ou das determinações do capitão do porto no âmbito do estabelecido nas alíneas b) e c) do n.º 1 do artigo 17.º do presente diploma constitui contra-ordenação tipificada e sancionada nos termos definidos no n.º 1 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 45/2002, de 2 de Março, sendo-lhe aplicável o regime desse diploma legal.

8 — As contra-ordenações previstas no presente diploma é subsidiariamente aplicável o regime geral do ilícito de mera ordenação social, constante do Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de Outubro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 356/89, de 17 de Outubro, 244/95, de 14 de Setembro, e 323/2001, de 17 de Dezembro, e pela Lei n.º 109/2001, de 24 de Dezembro.»

Artigo 26.º

(Revogado.)

Artigo 27.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 45/2002, de 2 de Março

O artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 45/2002, de 2 de Março, passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 4.º

[...]

- 1 —
- a)
- b)
- c)
- d)
- e)
- f)
- g)
- h)
- i)
- j)
- k)
- l) (Revogado pelo Decreto-Lei n.º 263/2009, de 28 de Setembro.)
- m) Não observância das recomendações ou determinações do capitão do porto no âmbito do estipulado na alínea b) do n.º 1 do artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de Julho.
- 2 —
- 3 —
- 4 —»

TÍTULO V

Disposições finais e transitórias

Artigo 28.º

Transmissão das informações

A obrigação de transmissão por via electrónica das informações estabelecidas nos n.ºs 1 e 2 do artigo 12.º torna-se efectiva 12 meses após a entrada em vigor do presente diploma.

Artigo 29.º

**Infra-estrutura dos sistemas de notificação dos navios,
dos sistemas de organização
do tráfego e dos serviços de tráfego marítimo**

1 — A DGRM, em articulação com as administrações portuárias, deve proceder à instalação gradual do equipamento e das instalações em terra, adequados para receber e utilizar informações AIS, tendo em conta um alcance necessário para a transmissão das notificações, até ao final de 2007.

2 — O equipamento adequado para a comunicação das informações a outros Estados-membros deve estar operacional, o mais tardar, até ao final de 2008.

3 — Os centros costeiros responsáveis pelo controlo da observância das disposições relativas aos serviços de tráfego marítimo e aos sistemas de organização de tráfego devem dispor de meios adequados de comunicação e de acompanhamento de navios e operar em conformidade com as orientações aplicáveis da OMI.

Artigo 30.º

(Revogado.)

Artigo 31.º

Revogação

São revogados os Decretos-Leis n.ºs 94/96, de 17 de Julho, e 169/2000, de 8 de Agosto.

ANEXO I

Lista das informações a comunicar

1 — Informações a comunicar em conformidade com o n.º 1 do artigo 4.º, informações gerais:

a) Identificação do navio:

i) Nome;

ii) Indicativo de chamada;

iii) Número IMO ou número MMSI;

b) Porto de destino;

c) Hora prevista de chegada ao porto de destino ou à estação de pilotos, conforme exigido pela autoridade portuária, e hora prevista de partida desse porto;

d) Número total de pessoas a bordo.

2 — Informações a comunicar em conformidade com o n.º 2 do artigo 4.º:

a) Identificação do navio:

i) Nome;

ii) Indicativo de chamada;

iii) Número IMO ou número MMSI;

b) Duração prevista da escala;

c) Para os navios-tanque:

i) Configuração: casco simples, casco simples com SBT, casco duplo;

ii) Condição dos tanques de carga e de lastro: cheios, vazios, em atmosfera inerte;

iii) Volume e natureza da carga;

d) Operações programadas no porto ou fundeadouro de destino (carga, descarga, outras);

e) Vistorias estatutárias programadas e trabalhos importantes de manutenção e reparação a efectuar no porto de destino;

f) Data da última inspecção expandida na região do Paris MOU.

3 — Informações a comunicar em conformidade com o artigo 11.º, informações sobre a carga:

a) Designação técnica exacta das mercadorias perigosas ou poluentes, números ONU atribuídos, se existirem, classes de risco OMI determinadas em conformidade com os códigos IMDG, IBC e IGC e, quando adequado, categoria do navio exigida para as cargas INF, tal como definido na regra vii/14.2, quantidades dessas mercadorias e, caso sejam transportadas em unidades de transporte que não sejam cisternas, respectivos números de identificação;

b) Endereço onde podem ser obtidas informações pormenorizadas sobre a carga.

4 — Informações a comunicar em conformidade com o artigo 12.º:

A) Informações gerais:

a) Identificação do navio:

i) Nome;

ii) Indicativo de chamada;

iii) Número IMO ou número MMSI.

b) Porto de destino;

c) Para um navio que deixe um porto nacional: hora prevista de partida desse porto ou da estação de pilotos, conforme exigido pela autoridade portuária, e hora prevista de chegada ao porto de destino;

d) Para um navio que se dirija a um porto nacional: hora prevista de chegada ao porto de destino ou à estação de pilotos, conforme exigido pela autoridade portuária;

e) Número total de pessoas a bordo;

B) Informações sobre a carga:

a) Designação técnica exacta das mercadorias perigosas ou poluentes, números ONU atribuídos, se existirem, classes de risco OMI determinadas em conformidade com os códigos IMDG, IBC e IGC e, quando adequado, categoria do navio na aceção do código INF, quantidades dessas mercadorias e sua localização a bordo e, caso sejam transportadas em unidades de transporte que não sejam cisternas, respectivos números de identificação;

b) Confirmação da presença a bordo de lista, manifesto ou plano de carga adequado que especifique as mercadorias perigosas ou poluentes transportadas e sua localização no navio;

c) Endereço onde podem ser obtidas informações pormenorizadas sobre a carga.

5 — Informações referidas no artigo 5.º:

A. Identificação do navio:

- i) Nome;
- ii) Indicativo de chamada;
- iii) Número IMO ou número MMSI;

B. Data e hora;

C ou D. Posição em latitude e longitude ou azimute verdadeiro e distância em milhas náuticas a partir de um ponto de referência claramente identificado;

E. Rumo;

F. Velocidade;

I. Porto de destino e hora prevista de chegada;

P. Carga e, havendo mercadorias perigosas a bordo, quantidade e classe OMI;

T. Endereço para comunicação de informações sobre a carga;

W. Número total de pessoas a bordo;

X. Informações diversas:

Características e quantidade estimada do combustível de bancas para navios de arqueação bruta superior a 1000; Condições de navegação.

6 — O comandante do navio deve comunicar imediatamente à autoridade competente ou à autoridade portuária interessada qualquer alteração às informações comunicadas nos termos do presente anexo.

ANEXO II

Prescrições aplicáveis aos equipamentos de bordo

I — Sistema de identificação automática (AIS)

1 — Navios construídos em ou após 1 de Julho de 2002. — Os navios de passageiros, quaisquer que sejam as suas dimensões, e todos os navios de arqueação bruta igual ou superior a 300 construídos em ou após 1 de Julho de 2002 que escalem um porto nacional devem satisfazer a obrigação de instalação e utilização de equipamento prevista no artigo 6.º

2 — Navios construídos antes de 1 de Julho de 2002. — Os navios de passageiros, quaisquer que sejam as suas dimensões, e todos os navios com uma arqueação bruta igual ou superior a 300 construídos antes de 1 de Julho de 2002 que escalem um porto nacional devem satisfazer a obrigação de instalação e utilização de equipamento prevista no artigo 6.º, de acordo com o seguinte calendário:

- a) Navios de passageiros: até 1 de Julho de 2003;
- b) Navios-tanques: o mais tardar por ocasião da primeira vistoria do equipamento de segurança efectuada após 1 de Julho de 2003;
- c) Navios, à excepção dos navios de passageiros e dos navios-tanques, de arqueação bruta igual ou superior a 50 000: até 1 de Julho de 2004;
- d) Navios, à excepção dos navios de passageiros e dos navios-tanques, de arqueação bruta igual ou superior a 10 000 mas inferior a 50 000: até 1 de Julho de 2005 ou, no que se refere aos navios que realizam viagens internacionais, qualquer data anterior fixada no âmbito da OMI;
- e) Navios, à excepção dos navios de passageiros e dos navios-tanques, de arqueação bruta igual ou superior a 3000 mas inferior a 10 000: até 1 de Julho de 2006 ou, no que se refere aos navios que realizam viagens internacionais, qualquer data anterior fixada no âmbito da OMI;

f) Navios, à excepção dos navios de passageiros e dos navios-tanques, de arqueação bruta igual ou superior a 300 mas inferior a 3000: até 1 de Julho de 2007 ou, no que se refere aos navios que realizam viagens internacionais, qualquer data anterior fixada no âmbito da OMI.

3 — São isentos da aplicação dos requisitos relativos ao AIS estabelecidos no presente anexo os navios de passageiros com arqueação bruta inferior a 300 que efectuem viagens domésticas na aceção do Decreto-Lei n.º 293/2001, de 20 de Novembro.

4 — Embarcações de pesca. — As embarcações de pesca com comprimento de fora a fora superior a 15 metros estão sujeitas à obrigação de instalação e utilização do equipamento previsto no artigo 6.º-A, de acordo com o seguinte calendário:

a) Embarcações de pesca existentes:

- i) Com comprimento de fora a fora igual ou superior a 24 metros e inferior a 45 metros: até 31 de Maio de 2012;
- ii) Com comprimento de fora a fora igual ou superior a 18 metros e inferior a 24 metros: até 31 de Maio de 2013;
- iii) Com comprimento de fora a fora superior a 15 metros e inferior a 18 metros: até 31 de Maio de 2014.

b) Embarcações de pesca novas: a partir de 30 de Novembro de 2010.

II — Sistemas de registo dos dados de viagem (VDR)

1 — Os navios das categorias a seguir indicadas que escalem um porto nacional devem estar equipados com um sistema de registo dos dados de viagem que satisfaça as normas de funcionamento previstas na Resolução A.861(20) da OMI e as normas de ensaio definidas na norma n.º 61996 da Comissão Electrotécnica Internacional:

- a) Navios de passageiros construídos em ou após 1 de Julho de 2002: até 5 de Agosto de 2002;
- b) Navios de passageiros *ro-ro* construídos antes de 1 de Julho de 2002: o mais tardar na primeira vistoria em ou após 1 de Julho de 2002;
- c) Navios de passageiros, à excepção dos navios de passageiros *ro-ro*, construídos antes de 1 de Julho de 2002: até 1 de Janeiro de 2004;
- d) Navios, à excepção dos navios de passageiros, de arqueação bruta igual ou superior a 3000 construídos em ou após 1 de Julho de 2002: até 5 de Agosto de 2002.

2 — Os navios das categorias a seguir indicadas construídos antes de 1 de Julho de 2002 que escalem um porto nacional devem estar equipados com um sistema de registo dos dados de viagem que satisfaça as normas pertinentes da OMI:

- a) Navios de carga de arqueação bruta igual ou superior a 20 000: até à data fixada pela OMI ou, na falta de uma decisão da OMI, até 1 de Janeiro de 2007;
- b) Navios de carga de arqueação bruta igual ou superior a 3000 mas inferior a 20 000: até à data fixada pela OMI ou, na falta de uma decisão da OMI, até 1 de Janeiro de 2008.

3 — Os navios de passageiros que efectuem unicamente viagens domésticas em águas marítimas não abrangidas pela

categoria A, tal como referido na Portaria n.º 1267/2002, de 14 de Setembro, relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros, estão isentos dos requisitos relativos ao registo de dados de viagem estabelecidos no presente diploma.

ANEXO III

Mensagens electrónicas e *SafeSeaNet*

1 — Concepção geral e arquitectura. — O sistema comunitário de intercâmbio de informações marítimas, *SafeSeaNet*, permite a recepção, o armazenamento, a recuperação e o intercâmbio de informações tendo como objectivo a segurança marítima, a protecção portuária e do transporte marítimo, a protecção do ambiente marinho e a eficácia do tráfego e do transporte marítimo.

O *SafeSeaNet* é um sistema especializado, criado para facilitar o intercâmbio de informações em formato electrónico entre os Estados-membros e para fornecer à Comissão as informações relevantes de acordo com a legislação comunitária. É composto por uma rede de sistemas nacionais *SafeSeaNet* nos Estados-membros e por um sistema central *SafeSeaNet* que actua como ponto nodal.

A rede *SafeSeaNet* liga todos os sistemas nacionais *SafeSeaNet* e inclui o sistema central *SafeSeaNet*.

2 — Gestão, funcionamento, desenvolvimento e manutenção do *SafeSeaNet*:

2.1 — Responsabilidades:

2.1.1 — Sistemas nacionais *SafeSeaNet*. — O Estado Português deve criar e manter um sistema nacional *SafeSeaNet* que permita o intercâmbio de informações marítimas entre utilizadores autorizados, sob a responsabilidade da DGRM, autoridade nacional competente (ANC).

A ANC é a entidade responsável pela gestão do sistema nacional, que inclui a coordenação nacional dos utilizadores e dos fornecedores de dados e assegura a designação de UN LOCODES, bem como a criação e manutenção da necessária infra-estrutura informática nacional e dos procedimentos descritos no documento de controlo da interface e das funcionalidades a que se refere o ponto 2.3.

O sistema nacional *SafeSeaNet* permite a interligação de utilizadores autorizados sob a responsabilidade da ANC e a ele têm acesso os intervenientes do sector dos transportes marítimos identificados no presente diploma, como sejam os órgãos locais da Direcção-Geral da Autoridade Marítima e as Autoridades Portuárias.

Ao sistema *SafeSeaNet* podem ter acesso, nos termos que vierem a ser estabelecidos pela DGRM, os armadores, agentes, comandantes, carregadores e outros para quem a informação do sistema possa ser relevante, tendo em conta a actividade que desenvolvem no âmbito do sector.

2.1.2 — Sistema central *SafeSeaNet*. — A Comissão é responsável pela gestão e pelo desenvolvimento, a nível político, do sistema central *SafeSeaNet* e pela fiscalização do sistema *SafeSeaNet*, em cooperação com os Estados-membros, enquanto, nos termos do Regulamento (CE) n.º 1406/2002, a Agência Europeia de Segurança Marítima, em cooperação com os Estados-membros e com a Comissão, é responsável pela sua execução técnica.

O sistema central *SafeSeaNet*, agindo como ponto nodal, deve interligar todos os sistemas *SafeSeaNet* nacionais e criar a necessária infra-estrutura informática e os procedimentos descritos no documento de controlo da interface e das funcionalidades a que se refere o ponto 2.3.

2.2 — Princípios de gestão. — A Comissão fica responsável pela criação de um grupo director de alto nível, que deve aprovar o seu próprio regulamento, composto por representantes dos Estados-membros e da Comissão, com competência para:

Formular recomendações para melhorar a eficácia e a segurança do *SafeSeaNet*;

Apresentar orientações adequadas para o desenvolvimento do *SafeSeaNet*;

Assistir a Comissão na verificação do desempenho do *SafeSeaNet*;

Aprovar o documento de controlo da interface e das funcionalidades a que se refere o ponto 2.3 e as suas alterações.

2.3 — Documento de controlo da interface e das funcionalidades e documentação técnica do *SafeSeaNet*. — A Comissão elabora e mantém, em estreita cooperação com os Estados-membros, um documento de controlo da interface e das funcionalidades (DCIF).

O DCIF descreve detalhadamente os requisitos de desempenho e os procedimentos aplicáveis aos elementos nacionais e centrais do *SafeSeaNet*, destinados a garantir o respeito da legislação comunitária aplicável.

O DCIF inclui regras relativas:

Às orientações sobre os direitos de acesso para a gestão da qualidade dos dados;

Às especificações relativas à segurança da transmissão e do intercâmbio de dados; e

Ao arquivamento das informações ao nível nacional e central.

O DCIF indica os meios de armazenamento e a disponibilidade das informações sobre produtos perigosos ou poluentes no que se refere aos serviços regulares aos quais tenha sido concedida uma isenção ao abrigo do artigo 14.º

A documentação técnica relativa ao *SafeSeaNet*, como as normas sobre o formato do intercâmbio de dados, os manuais dos utilizadores e as especificações relativas à segurança da rede, é elaborada e mantida pela Agência, em cooperação com os Estados-membros.

3 — Intercâmbio de dados através do *SafeSeaNet*. — O sistema utiliza normas da indústria e tem capacidade para interagir com sistemas públicos e privados utilizados para criar, transmitir ou receber informações no âmbito do *SafeSeaNet*.

A Comissão e os Estados-membros devem cooperar com o objectivo de analisarem a exequibilidade e o desenvolvimento de funcionalidades que, tanto quanto possível, assegurem que os fornecedores de dados, incluindo comandantes, armadores, agentes, operadores, carregadores e outras entidades competentes, apenas necessitem de transmitir as informações uma vez. Os Estados-membros asseguram que as informações transmitidas estejam disponíveis para serem usadas em todos os sistemas de informação, notificação e VTMS relevantes.

As mensagens electrónicas trocadas nos termos do presente diploma e a legislação comunitária aplicável são distribuídas através do *SafeSeaNet*. Para esse efeito, a autoridade nacional competente desenvolve e mantém as interfaces necessárias para a transmissão automática de dados por via electrónica ao *SafeSeaNet*.

Nos casos em que as normas internacionais permitam o encaminhamento de informações LRIT relativas a navios de países terceiros, as redes *SafeSeaNet* são utilizadas para distribuir entre os Estados-membros que possuam um nível de segurança adequado as informações LRIT recebidas nos termos do artigo 6.º-B do presente diploma.

4 — Segurança e direitos de acesso. — O sistema central e os sistemas nacionais do *SafeSeaNet* cumprem os requisitos do presente diploma relativos à confidencialidade das informações e os princípios e especificações de segurança descritos no DCIF, em particular no que se refere aos direitos de acesso.

Os Estados-membros identificam todos os utilizadores aos quais sejam atribuídos um papel e um conjunto de direitos de acesso ao abrigo do DCIF.

ANEXO IV

Medidas que os Estados-membros podem tomar em caso de risco para a segurança marítima e a proteção do ambiente

(em aplicação do n.º 2 do artigo 18.º)

Quando, no seguimento de um incidente ou em circunstâncias do tipo das descritas no artigo 18.º que afectem um navio, as entidades competentes em razão da matéria considerem, no quadro do direito internacional, que é necessário afastar, reduzir ou eliminar um perigo grave e iminente que ameaça o seu litoral ou interesses conexos, a segurança dos outros navios e a segurança das suas tripulações e passageiros ou das pessoas em terra, ou proteger o meio marinho, as referidas autoridades podem, nomeadamente:

- a) Restringir os movimentos do navio ou impor-lhe um itinerário, exigência esta que não afecta a responsabilidade do comandante na segurança do governo do seu navio;
- b) Notificar o comandante do navio para que elimine o risco para o ambiente ou a segurança marítima;
- c) Enviar a bordo do navio uma equipa de avaliação com a missão de determinar o grau de risco, assistir o comandante na correcção da situação e manter informado o centro costeiro competente;
- d) Intimar o comandante a seguir para um local de refúgio, em caso de perigo iminente, ou impor a pilotagem ou o reboque do navio.

Se o reboque do navio for efectuado no âmbito de um contrato de reboque ou salvados, as medidas tomadas pelas entidades competentes em razão da matéria, em aplicação das alíneas a) e d), podem também ter como destinatárias as companhias de assistência, salvados e reboques envolvidas.

REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

Assembleia Legislativa

Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira n.º 13/2012/M

Designa o representante da Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira no Conselho Regional da Cultura e Animação

A Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira, reunida em Plenário de 14 de fevereiro de 2012, resolveu, nos termos da alínea n) do n.º 1 do artigo 36.º do

Estatuto Político-Administrativo da Região, revisto pela Lei n.º 130/99, de 21 de agosto, e em conformidade com o disposto na alínea a) do n.º 3 do artigo 4.º do Decreto Legislativo Regional n.º 22/96/M, de 7 de setembro, na redação dada pelo Decreto Legislativo Regional n.º 20/98/M, de 17 de setembro, designar a Dr.ª Vânia Andrea de Castro Jesus como representante da Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira no Conselho Regional da Cultura e Animação.

Aprovada em sessão plenária da Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira em 14 de fevereiro de 2012.

O Presidente da Assembleia Legislativa, *José Miguel Jardim Olival de Mendonça*.

Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira n.º 14/2012/M

Designa o representante da Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira na Comissão Coordenadora do Serviço Regional de Proteção Civil da Região Autónoma da Madeira.

A Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira, reunida em Plenário de 14 de fevereiro de 2012, resolveu, nos termos da alínea n) do n.º 1 do artigo 36.º do Estatuto Político-Administrativo da Região, na redação dada pela Lei n.º 130/99, de 21 de agosto, e em conformidade com o disposto na alínea b) do n.º 1 do artigo 16.º do Decreto Regulamentar Regional n.º 11/90/M, de 8 de junho, designar o Sr. Roberto Paulo Cardoso da Silva como representante da Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira na Comissão Coordenadora do Serviço Regional de Proteção Civil da Região Autónoma da Madeira.

Aprovada em sessão plenária da Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira em 14 de fevereiro de 2012.

O Presidente da Assembleia Legislativa, *José Miguel Jardim Olival de Mendonça*.

Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira n.º 15/2012/M

Designa o representante da Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira no Conselho Consultivo de Emprego da Região Autónoma da Madeira

A Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira, reunida em Plenário de 15 de fevereiro de 2012, resolveu, nos termos da alínea n) do n.º 1 do artigo 36.º do Estatuto Político-Administrativo da Região, na redação dada pela Lei n.º 130/99, de 21 de agosto, e em conformidade com o disposto na alínea a) do n.º 1 do artigo 4.º do Decreto Legislativo Regional n.º 4/2004/M, de 26 de março, designar como seu representante no Conselho Consultivo de Emprego da Região Autónoma da Madeira o Dr. José Savino dos Santos Correia.

Aprovada em sessão plenária da Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira em 15 de fevereiro de 2012.

O Presidente da Assembleia Legislativa, *José Miguel Jardim Olival de Mendonça*.