

Europeu e do Conselho, de 15 de janeiro, relativa à Prevenção e Controlo Integrados da Poluição, alterada pela Diretiva n.º 2009/31/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, e transposta pelo Decreto-Lei n.º 173/2008, de 26 de agosto.

10 — Quaisquer utilizações confinadas, incluindo transporte, que envolvam microrganismos geneticamente modificados definidos pelo Decreto-Lei n.º 2/2001, de 4 de janeiro, que transpõe a Diretiva n.º 90/219/CEE, do Conselho, de 23 de abril, relativa à utilização confinada de microrganismos geneticamente modificados, alterada pela Diretiva n.º 98/81/CE, do Conselho, de 26 de outubro.

11 — Qualquer libertação deliberada para o ambiente, incluindo a colocação no mercado ou o transporte de organismos geneticamente modificados definidos no Decreto-Lei n.º 72/2003, de 10 de abril, alterado pelo Decreto-Lei n.º 164/2004, de 3 de julho, que transpõe a Diretiva n.º 2001/18/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de março, relativa à libertação deliberada no ambiente de organismos geneticamente modificados.

12 — As transferências transfronteiriças de resíduos, no interior, à entrada e à saída da União Europeia, que exijam uma autorização ou sejam proibidas na aceção do Regulamento n.º 1013/2006, de 14 de junho, relativo à fiscalização e ao controlo das transferências de resíduos no interior, à entrada e à saída da Comunidade, alterado pelos Regulamentos n.ºs 1379/2007 da Comissão, de 26 de novembro de 2007, 669/2008 da Comissão, de 15 de julho de 2008, 308/2009 da Comissão, de 15 de abril de 2009, 413/2010 da Comissão, de 12 de maio de 2010 e 664/2011, de 11 de julho de 2011.

13 — A gestão dos resíduos de extração, nos termos do Decreto-Lei n.º 10/2010, de 4 de fevereiro, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2006/21/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março, relativa à gestão dos resíduos das indústrias extrativas.

14 — A operação de locais de armazenamento nos termos do regime jurídico da atividade de armazenamento geológico de dióxido de carbono ( $CO_2$ ).

(<sup>1</sup>) Até 1 de junho de 2015 aplica-se o Decreto-Lei n.º 82/2003, de 23 de abril de 2003, que transpõe a Diretiva n.º 1999/45/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de maio, relativa à aproximação das disposições legislativas, regulamentares e administrativas dos Estados membros respeitantes à classificação, embalagem e rotulagem de preparações perigosas, republicado pelo Decreto-Lei n.º 63/2008, de 2 de abril.»

#### ANEXO V

(a que se refere o artigo 50.º)

É aditado um n.º 6.9 ao anexo I ao Decreto-Lei n.º 173/2008, de 26 de agosto, com a seguinte redação:

«6 — Outras atividades:

6.1 — [...]

6.2 — [...]

6.3 — [...]

6.4 — [...]

6.5 — [...]

6.6 — [...]

6.7 — [...]

6.8 — [...]

6.9 — Captura de fluxos de  $CO_2$  provenientes de instalações abrangidas pelo presente decreto-lei, para efeitos de armazenamento geológico nos termos do regime jurídico relativo ao armazenamento geológico de dióxido de carbono.»

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

### Decreto-Lei n.º 61/2012

de 14 de março

O Decreto-Lei n.º 195/98, de 10 de Julho, que aprovou o Regulamento de Inspeção de Navios Estrangeiros (RINE), transpõe para a ordem jurídica interna as Directivas n.ºs 95/21/CE, do Conselho, de 19 de Junho de 1995, e 96/40/CE, da Comissão, de 25 de Junho de 1996, relativas à inspeção de navios pelo Estado do porto.

Posteriormente, o Decreto-Lei n.º 195/98, de 10 de Julho, foi alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 156/2000, de 22 de Julho, e 284/2003, de 8 de Novembro, que transpuseram, respectivamente, as Directivas n.ºs 98/25/CE, do Conselho, de 27 de Abril de 1998, 98/42/CE, da Comissão, de 19 de Junho de 1998, 1999/97/CE, da Comissão, de 13 de Dezembro de 1999, e 2001/106/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de Dezembro de 2001, e 2002/84/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Dezembro de 2002.

Por se ter constatado a necessidade de serem aperfeiçoadas aquelas transposições, foi entretanto aprovado o Decreto-Lei n.º 58/2007, de 13 de Março, o qual introduz alterações no âmbito do regime legal aplicável à intervenção das entidades competentes e define um novo quadro regulamentar nacional que clarifica as práticas a seguir pela administração em conformidade com a regulamentação comunitária.

Com vista a aumentar a segurança de navios que escalem portos comunitários e a diminuir as consequências de acidentes por eles provocados, foi adoptada pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho a Directiva n.º 2009/16/CE, de 23 de Abril de 2009.

A Directiva n.º 2009/16/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, introduz uma reforma profunda no sistema de inspeções vigente, substituindo o actual limite mínimo quantitativo de 25 % de navios inspeccionados anualmente por Estado-membro, por um objectivo colectivo: a inspeção de todos os navios que escalem os portos da União Europeia. Aumenta-se, assim, a frequência das inspeções aos navios com perfil de risco elevado, os quais passam a ser inspeccionados de seis em seis meses, e diminui-se o número de inspeções aos navios de qualidade e que não apresentem um perfil de alto risco. Ao mesmo tempo, o presente decreto-lei reformula as sucessivas alterações à Directiva n.º 95/21/CE, do Conselho, de 19 de Junho de 1995, num texto consolidado, simplificando ou alterando determinadas disposições para reforçar a eficácia e a qualidade das inspeções dos navios pelo Estado do porto.

Importa, portanto, pelo presente decreto-lei, transpor para a ordem jurídica interna a referida Directiva n.º 2009/16/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto, que corresponde a uma reformulação da Directiva n.º 95/21/CE, de 7 de Julho de 1995.

Assim:

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

## TÍTULO I

### Disposições gerais

#### Artigo 1.º

##### Objecto

1 — O presente decreto-lei transpõe para a ordem jurídica interna a 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 e destinada a contribuir para a redução drástica da presença, nas águas sob jurisdição nacional, de navios que não obedeçam às normas aplicáveis no domínio da segurança marítima, da protecção do transporte marítimo, da protecção do meio marinho e das condições de vida e de trabalho a bordo.

2 — O presente decreto-lei estabelece ainda os critérios comuns para a inspecção pelo Estado do porto de navios estrangeiros que escalem portos e fundeadouros nacionais, bem como os procedimentos de inspecção, detenção e informação a observar pelas autoridades nacionais competentes neste âmbito.

#### Artigo 2.º

##### Âmbito de aplicação

1 — O presente decreto-lei aplica-se a qualquer navio estrangeiro que escale um porto ou um fundeadouro nacional para efectuar uma interface navio/porto, bem como à respectiva tripulação.

2 — Ao efectuar uma inspecção a um navio que arvore a bandeira de um Estado que não seja parte numa das convenções referidas no artigo 4.º, o tratamento dado a esse navio e à tripulação não pode ser mais favorável do que o reservado aos navios que arvorem a bandeira de um Estado que seja parte dessa convenção.

3 — Relativamente aos navios de arqueação bruta abaixo do limite estipulado nas convenções, são aplicadas as disposições das convenções relevantes e, na medida em que nenhuma convenção seja aplicável, são tomadas as medidas necessárias para garantir que tais navios não representam um perigo manifesto para a segurança, a saúde ou o ambiente, observando-se para este efeito as orientações estabelecidas no anexo I do Paris MOU, reproduzidas no anexo I ao presente decreto-lei e que dele faz parte integrante.

4 — O presente decreto-lei não se aplica às embarcações de pesca, aos navios de guerra e às unidades auxiliares da marinha de guerra, aos navios de madeira de construção primitiva, aos navios do Estado de carácter não comercial e às embarcações de recreio não utilizadas com fins comerciais.

#### Artigo 3.º

##### Definições

Para efeitos do presente decreto-lei, entende-se por:

*a*) «Autoridade competente», a Direcção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM) como autoridade responsável pela inspecção pelo Estado do porto, em conformidade com o presente decreto-lei;

*b*) «Base de dados das inspecções» ou «(THETIS)», o sistema de informação que contribui para a aplicação do regime de inspecção pelo Estado do porto na União Europeia, referente aos dados relativos às inspecções efectuadas na União Europeia e na região do Paris MOU;

*c*) «Certificado de classe», um documento emitido para atestar a conformidade com a regra 3-1 da parte A-1 do Capítulo II-1 da SOLAS 74;

*d*) «Certificado estatutário», a certificação emitida pelo Estado de bandeira ou em seu nome, em conformidade com as convenções referidas no artigo 4.º;

*e*) «Companhia», o proprietário de um navio, o gestor de navios, o afretador em casco nu ou qualquer outra organização ou pessoa que tenha assumido perante o proprietário a responsabilidade pela operação do navio e que ao fazê-lo concordou em cumprir todos os deveres e obrigações impostos pelo Código Internacional para a Gestão da Segurança (ISM);

*f*) «Denúncia», qualquer informação ou relatório apresentados por uma pessoa ou organização com interesse legítimo na segurança do navio, nomeadamente com interesse no que respeita aos riscos para a segurança ou a saúde da tripulação, às condições de vida e de trabalho a bordo e à prevenção da poluição;

*g*) «Detecção», o acto que resulta de uma avaliação técnica inspecção e que consiste na proibição formal de um navio sair para o mar devido a deficiências detectadas nos termos e para os efeitos do presente decreto-lei que, isolada ou conjuntamente, possam pôr em risco a segurança da navegação, as condições de vida e de trabalho a bordo ou a protecção do meio ambiente;

*h*) «Enquadramento e procedimento do sistema voluntário de auditoria dos Estados membros da Organização Marítima Internacional (OMI)», a Resolução A.974(24) da Assembleia da (OMI);

*i*) «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 no diário de navegação;

*j*) «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 no diário de navegação;

*l*) «Inspeção expandida», uma inspecção que incida, pelo menos, sobre os elementos enumerados no anexo VIII do presente decreto-lei, que dele faz parte integrante, podendo incluir uma inspecção mais detalhada, sempre que existam motivos inequívocos em conformidade com o artigo 16.º;

*m*) «Inspeção inicial», a visita de um inspector a um navio para verificar o cumprimento das convenções e regulamentos pertinentes e que inclua, pelo menos, as verificações impostas pelo artigo 15.º;

*n*) «Inspeção mais detalhada», uma inspecção em que o navio, o seu equipamento e a sua tripulação são, no todo ou em parte, conforme apropriado, sujeitos a um exame aprofundado, nas circunstâncias previstas no artigo 16.º, no que se refere à construção, ao equipamento, à lotação, às condições de vida e de trabalho e à observância dos procedimentos operacionais a bordo;

*o*) «Inspector», o inspector de navios designado pela Direcção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos a efectuar a inspecção pelo Estado do

porto, que cumpra os requisitos estabelecidos na parte A do anexo XII do presente decreto-lei e que dele faz parte integrante;

p) «Interface navio/porto», as interacções que ocorrem quando um navio é directa e imediatamente afectado por actividades que implicam o movimento de pessoas ou mercadorias, ou a prestação de serviços portuários, de ou para o navio;

q) «Interrupção de uma operação», a proibição de um navio prosseguir uma operação em resultado de deficiências detectadas que, isolada ou conjuntamente, tornem perigosa a continuação da mesma;

r) «Motivos inequívocos», quando, no entendimento do inspector, existem elementos de prova que justifiquem uma inspecção mais detalhada do navio, do seu equipamento ou da sua tripulação;

s) «Navio», qualquer navio de mar, de bandeira não nacional, a que se apliquem uma ou mais convenções referidas no artigo 4.º;

t) «Navio num fundeadouro», um navio num porto ou noutra zona sob jurisdição de um porto, mas não atracado, e que efectua uma interface navio/porto;

u) «Organização reconhecida», uma sociedade classificadora ou qualquer outra organização privada, que assuma tarefas regulamentares em nome da administração do Estado de bandeira;

v) «Paris MOU», o Memorando do Acordo de Paris para a inspecção de navios pelo Estado do porto, assinado em Paris em 26 de Janeiro de 1982, na sua versão actualizada;

x) «Período nocturno», corresponde ao período entre as 22 horas e as 7 horas;

z) «Quota-parte de inspecções de Portugal», corresponde ao número de navios distintos que fazem escala nos portos nacionais, relativamente à soma do número de navios distintos que fazem escala nos portos de cada Estado-membro da União Europeia e na região do Paris MOU;

aa) «Recusa de acesso», uma decisão, comunicada ao comandante de um navio, à companhia responsável pelo navio e ao Estado de bandeira do navio, notificando-os de que é proibido ao navio aceder a todos os portos e fundeadouros da União Europeia;

bb) «Região do Paris MOU», a área geográfica em que os signatários do Paris MOU efectuam inspecções no contexto do Paris MOU;

cc) «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 comunitária.

#### Artigo 4.º

##### Convenções

Para efeitos do presente decreto-lei, entende-se por «Convenções» as seguintes convenções, bem como os respectivos protocolos e alterações, e os códigos conexos com carácter vinculativo, na sua versão actualizada:

a) A Convenção Internacional das Linhas de Carga, de 1966 (LL66);

b) A Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios, de 1969 (ITC 69);

c) A Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, de 1972 (COLREG 72);

d) A Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, de 1973, e o seu Protocolo, de 1978 (MARPOL 73/78);

e) A Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974 (SOLAS 74);

f) A Convenção sobre as Normas Mínimas a Observar nos Navios Mercantes, de 1976 (OIT n.º 147);

g) A Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos, de 1978 (STCW 78/95);

h) A Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos Devidos à Poluição por Hidrocarbonetos, 1992 (CLC 92).

## TÍTULO II

### Inspecções

#### CAPÍTULO I

#### Perfil do inspector e selecção de navios para inspecção

##### Artigo 5.º

##### Perfil profissional dos inspectores

1 — As inspecções realizadas ao abrigo do presente decreto-lei só podem ser efectuadas por inspectores autorizados pela DGRM a efectuar a inspecção pelo Estado do porto.

2 — Antes de autorizar o inspector a efectuar as inspecções, a DGRM verifica, inicialmente e periodicamente, a sua competência e a observância dos critérios mínimos referidos no anexo XII, à luz do regime comunitário harmonizado para a formação e avaliação das competências.

3 — Cada inspector deve ser portador de um cartão de identificação emitido pela DGRM em conformidade com a parte B do anexo XII.

##### Artigo 6.º

##### Perfil de risco de um navio

1 — A todos os navios que façam escala num porto ou fundeadouro nacional, registados no *THETIS*, é atribuído um perfil de risco que determina a respectiva prioridade para inspecção, os intervalos entre as inspecções e o âmbito das inspecções.

2 — O perfil de risco de um navio é determinado por uma combinação de parâmetros de risco genéricos e históricos, estabelecidos do seguinte modo:

a) Os parâmetros genéricos baseiam-se no tipo e idade do navio, no desempenho do Estado de bandeira, organizações reconhecidas envolvidas e no desempenho da companhia em conformidade com a parte I.1 do anexo II e com o anexo III ao presente decreto-lei e que dele fazem parte integrante;

b) Os parâmetros históricos baseiam-se no número de deficiências e detenções ocorridas durante um determinado período em conformidade com a parte I.2 do anexo II e com o anexo III.

##### Artigo 7.º

##### Frequência das inspecções

Os navios que fazem escala em portos ou fundeadouros nacionais são submetidos a inspecções periódicas ou a

inspeções adicionais, a efectuar pela DGRM fixadas do seguinte modo:

*a)* Os navios são submetidos a inspeções periódicas a intervalos pré-estabelecidos em função do respectivo perfil de risco em conformidade com a parte I do anexo II, sendo que o intervalo entre as inspeções periódicas aumenta à medida que o risco diminui, não podendo este intervalo exceder os seis meses no caso de navios com um perfil de alto risco;

*b)* Os navios são submetidos a inspeções adicionais, independentemente do tempo decorrido desde a última inspeção periódica:

*i)* Obrigatoriamente, quando se verificarem os factores prevaletentes enumerados na parte II.2A do anexo II;

*ii)* Quando se verificarem os factores imprevistos enumerados na parte II.2B do anexo II, ficando a decisão de levar a cabo essa inspeção adicional sujeita à avaliação técnica da DGRM.

## Artigo 8.º

### Seleção de navios para inspeção

1 — As inspeções previstas no presente decreto-lei são efectuadas por inspectores da DGRM, em conformidade com o método de selecção descrito neste artigo e com as disposições do anexo II.

2 — A DGRM selecciona os navios para inspeção com base no respectivo perfil de risco, tal como descrito na parte I do anexo II e ainda quando surjam factores prevaletentes ou imprevistos em conformidade com as partes II.2A e II.2B do anexo II.

3 — Os navios sujeitos a inspeção obrigatória, ou navios da «Prioridade I», são seleccionados pela DGRM de acordo com o método de selecção descrito na parte II.3A do anexo II.

4 — Os navios elegíveis para inspeção, ou navios da «Prioridade II», são seleccionados de acordo com a parte II.3B desse anexo II.

## CAPÍTULO II

### Obrigações de inspeção e modalidades do cumprimento dessa obrigação

## Artigo 9.º

### Obrigações de inspeção anual

É estabelecida uma obrigação de inspeção anual, nos termos da qual a DGRM:

*a)* Inspecciona todos os navios da «Prioridade I», tal como referido no n.º 3 do artigo anterior, que façam escala nos portos e fundeadouros nacionais;

*b)* Efectua anualmente um número total de inspeções de navios da «Prioridade I» e da «Prioridade II», tal como referido nos n.ºs 3 e 4 do artigo anterior, correspondente, pelo menos, à quota-parte anual do número de inspeções atribuído a Portugal.

## Artigo 10.º

### Modalidades do cumprimento da obrigação de inspeção

1 — Considera-se cumprida a obrigação de inspeção anual, estabelecida na alínea *a)* do artigo anterior desde

que o número de inspeções não realizadas não exceda os seguintes valores:

*a)* 5 % do número total dos navios da «Prioridade I» com perfil de alto risco que fazem escala nos portos e fundeadouros nacionais;

*b)* 10 % do número total dos navios da «Prioridade I» sem perfil de alto risco que fazem escala nos portos e fundeadouros nacionais.

2 — Sem prejuízo das percentagens indicadas nas alíneas *a)* e *b)* do número anterior, a DGRM dá prioridade às seguintes inspeções:

*a)* Dos navios que, de acordo com as informações fornecidas pelo *THETIS*, raramente fazem escala nos portos da União Europeia;

*b)* Dos navios da «Prioridade I» com um perfil de alto risco que façam escala em fundeadouros que, de acordo com as informações fornecidas pelo *THETIS*, raramente fazem escala nos portos da União Europeia.

## Artigo 11.º

### Equilíbrio das quotas-partes de inspeção na União Europeia

1 — Caso o número total de escalas dos navios da «Prioridade I» em portos e fundeadouros nacionais exceda a quota-parte de inspeções de Portugal, considera-se cumprido o disposto na alínea *b)* do artigo 9.º quando seja efectuado um número de inspeções de navios da «Prioridade I» correspondente pelo menos a essa quota-parte de inspeções, devendo em qualquer caso ser inspeccionados no mínimo 70 % dos navios da «Prioridade I» que fazem escala nos portos e fundeadouros nacionais.

2 — Caso o número total de escalas dos navios da «Prioridade I» e da «Prioridade II» em portos nacionais seja inferior à quota-parte de inspeções de Portugal, considera-se cumprido o disposto na alínea *b)* do artigo 9.º quando sejam efectuadas as inspeções de navios da «Prioridade I» requeridas pela alínea *a)* do mesmo artigo e as inspeções correspondentes a pelo menos 85 % dos navios da «Prioridade II» que fazem escala nos portos e fundeadouros nacionais.

## Artigo 12.º

### Adiamento de inspeções de navios de «Prioridade I»

1 — A DGRM pode adiar a inspeção de um navio da «Prioridade I» nas seguintes circunstâncias:

*a)* Se a inspeção puder ser efectuada na próxima escala do navio num porto nacional, desde que o navio não faça escala em qualquer outro porto da União Europeia ou da região do Paris MOU e o adiamento não seja superior a 15 dias;

*b)* Se a inspeção puder ser efectuada noutra escala da União Europeia ou da região do Paris MOU, dentro de 15 dias, desde que o Estado em que se situa esse porto de escala tenha concordado antecipadamente com a DGRM em efectuar a inspeção.

2 — Uma inspeção adiada em conformidade com as alíneas *a)* ou *b)* do número anterior e registada no *THETIS* não é contabilizada como uma inspeção não efectuada para efeitos do presente decreto-lei.

## Artigo 13.º

**Circunstâncias excepcionais**

1 — Uma inspeção de navios da «Prioridade I» não efectuada por motivos operacionais não é contabilizada como inspeção não efectuada desde que o motivo da não realização da inspeção seja registado no *THETIS* e caso se verifique uma das seguintes circunstâncias excepcionais:

- a) Se a DGRM entender que a realização da inspeção comporta um risco para a segurança dos inspectores, dos navios, da sua tripulação ou do porto, ou para o meio marinho;
- b) Se a escala do navio ocorrer apenas durante o período nocturno.

2 — No caso de navios que fazem regularmente escalas durante o período nocturno, a DGRM toma as medidas necessárias para que sejam inspeccionados.

## Artigo 14.º

**Inspeções de navios em fundeadouros**

Uma inspeção não efectuada a um navio num fundeadouro não é contabilizada como inspeção não efectuada desde que se verifique uma das seguintes circunstâncias:

- a) Se o navio for inspeccionado noutra porto ou fundeadouro da União Europeia ou da região do Paris MOU em conformidade com o anexo II dentro de 15 dias;
- b) Se a escala do navio ocorrer apenas durante o período nocturno, ou se a duração desta for demasiado curta para a inspeção ser efectuada satisfatoriamente, e se o motivo da não realização da inspeção for registado no *THETIS*;
- c) Se a DGRM entender que a realização da inspeção comporta um risco para a segurança dos inspectores, do navio, da sua tripulação ou do porto, ou para o meio marinho, e se o motivo da não realização de inspeção for registado no *THETIS*.

## CAPÍTULO III

**Inspeções iniciais, mais detalhadas e expandidas**

## Artigo 15.º

**Inspeção inicial**

Os navios seleccionados para inspeção em conformidade com o artigo 8.º são submetidos a uma inspeção inicial na qual o inspector observa no mínimo os seguintes procedimentos:

- a) Verificação dos certificados e documentos enumerados no anexo V ao presente decreto-lei e que dele faz parte integrante, os quais devem estar presentes a bordo em conformidade com a legislação comunitária e as convenções em matéria de segurança marítima e protecção do transporte marítimo;
- b) Verificação, se for o caso, da correcção das deficiências pendentes detectadas durante a inspeção anterior efectuada por um Estado-membro da União Europeia ou por um Estado-membro do Paris MOU;
- c) Verificação das condições gerais e de higiene do navio, incluindo a casa da máquina e os alojamentos da tripulação.

## Artigo 16.º

**Inspeção mais detalhada**

1 — Após ter sido realizada a inspeção referida no artigo anterior e sempre que haja motivos inequívocos, nos

termos da alínea r) do artigo 3.º, para crer que as condições em que se encontra o navio, o seu equipamento ou a sua tripulação não respeitam substancialmente os requisitos de uma convenção aplicável, é efectuada uma inspeção mais detalhada, incluindo a verificação do cumprimento das exigências operacionais a bordo.

2 — Constituem «motivos inequívocos» para a inspeção mais detalhada, designadamente, os referidos no anexo VI ao presente decreto-lei e que dele faz parte integrante.

## Artigo 17.º

**Inspeção expandida**

1 — São elegíveis para uma inspeção expandida em conformidade com as partes II.3A e II.3B do anexo II as seguintes categorias de navios:

- a) Navios com um perfil de alto risco não inspeccionados durante os últimos seis meses;
- b) Navios de passageiros, petroleiros, navios de transporte de gás, navios químicos ou graneleiros, com mais de 12 anos de idade;
- c) Navios com um perfil de alto risco ou navios de passageiros, petroleiros, navios de transporte de gás, navios químicos ou graneleiros, com mais de 12 anos de idade, em caso de factores prevalecentes ou imprevistos;
- d) Navios submetidos a nova inspeção na sequência de uma recusa de acesso emitida em conformidade com os artigos 21.º a 23.º

2 — O comandante do navio deve prever tempo suficiente no programa de operações para permitir a realização da inspeção expandida, devendo o navio permanecer no porto até à conclusão da inspeção, sem prejuízo das medidas de controlo necessárias para efeitos de protecção.

3 — Após recepção da comunicação de chegada de um navio elegível para uma inspeção expandida, a DGRM informa o navio, através do seu agente, caso a mesma não se realize.

4 — O âmbito de uma inspeção expandida, incluindo as zonas de risco a cobrir, consta do anexo VIII ao presente decreto-lei e que dele faz parte integrante.

## Artigo 18.º

**Notificação de chegada do navio**

1 — O comandante de um navio elegível para uma inspeção expandida em conformidade com o artigo anterior e que navegue com destino a um porto ou fundeadouro nacional notifica a autoridade portuária das informações previstas no anexo IV ao presente decreto-lei e que dele faz parte integrante, pelo menos 72 horas antes da hora estimada de chegada do navio ao porto ou ao fundeadouro, e o mais tardar no momento em que o navio largue do porto anterior, se a duração da viagem for inferior a 72 horas.

2 — A autoridade portuária introduz de imediato no *SafeSeaNet* as seguintes informações:

- a) As referidas no número anterior; e
- b) A hora de chegada (ATA) e de partida (ATD) de todo e qualquer navio que faça escala nos seus portos e fundeadouros, definindo assim o período em que o navio está disponível para as inspeções previstas no presente decreto-lei.

## Artigo 19.º

**Orientações e procedimentos em matéria de segurança e protecção**

1 — Na realização das inspecções previstas no presente decreto-lei, os inspectores seguem os procedimentos e as orientações especificados no anexo VII ao presente decreto-lei e que dele faz parte integrante.

2 — Nas verificações de protecção, a DGRM aplica os procedimentos pertinentes estabelecidos no anexo VII a todos os navios referidos nos n.ºs 1, 2 e 3 do artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 725/2004 que façam escala nos portos e fundeadouros nacionais, salvo se arvorarem a bandeira nacional.

3 — As disposições previstas no artigo 17.º aplicam-se aos *ferries ro-ro* e às embarcações de passageiros de alta velocidade na acepção das alíneas *j*) e *l*) do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27/2002, de 14 de Fevereiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 51/2005, de 25 de Fevereiro.

4 — Sempre que um navio estrangeiro tenha sido vistoriado pela DGRM em conformidade com os artigos 6.º e 8.º do Decreto-Lei n.º 27/2002, de 14 de Fevereiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 51/2005, de 25 de Fevereiro, essa vistoria específica é registada no *THETIS* como inspecção mais detalhada ou expandida, consoante o caso, e tomada em consideração para efeitos dos artigos 6.º, 7.º e 8.º e para o cálculo do cumprimento da obrigação de inspecção estabelecida no presente decreto-lei, na medida em que todos os elementos referidos no anexo VIII ao presente decreto-lei estejam cobertos.

5 — Sem prejuízo do impedimento da operação de um *ferry ro-ro* ou de uma embarcação de passageiros de alta velocidade decidida em conformidade com o artigo 10.º do Decreto-Lei n.º 27/2002, de 14 de Fevereiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 51/2005, de 25 de Fevereiro, aplicam-se as disposições do presente decreto-lei relativas à correcção ou ao acompanhamento de deficiências, detenção e recusa de acesso.

## Artigo 20.º

**Relatório de inspecção para o comandante**

No final da inspecção inicial, da inspecção mais detalhada ou da inspecção expandida, o inspector entrega ao comandante do navio uma cópia do relatório de inspecção, o qual contém pelo menos os elementos constantes do anexo X ao presente decreto-lei e que dele faz parte integrante.

## CAPÍTULO IV

**Recusa de acesso**

## Artigo 21.º

**Disposições relativas à recusa de acesso**

1 — Compete ao capitão do porto recusar o acesso aos portos e fundeadouros que se encontrem no respectivo espaço de jurisdição dos navios que tenham sido alvo de uma decisão de recusa, nos termos previstos no presente decreto-lei.

2 — Para efeitos do disposto no presente capítulo, são cumpridos os procedimentos previstos no anexo IX ao presente decreto-lei e que dele faz parte integrante.

## Artigo 22.º

**Primeira e segunda recusa de acesso para certos navios**

1 — É objecto de recusa de acesso aos portos e fundeadouros nacionais, salvo nas circunstâncias descritas no artigo 32.º, qualquer navio que:

*a)* Arvore a bandeira de um Estado cuja taxa de detenção justifique a sua inclusão na lista negra, aprovada em conformidade com o Paris MOU com base em informações registadas no *THETIS* e publicada anualmente pela Comissão Europeia, e que tenha sido detido ou objecto de uma proibição de operação nos termos do Decreto-Lei n.º 27/2002, de 14 de Fevereiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 51/2005, de 25 de Fevereiro, mais de duas vezes nos 36 meses anteriores num porto ou fundeadouro de um Estado-membro da União Europeia ou de um Estado signatário do Paris MOU;

*b)* Arvore a bandeira de um Estado cuja taxa de detenção justifique a sua inclusão na lista cinzenta aprovada em conformidade com o Paris MOU com base em informações registadas no *THETIS* e anualmente publicada pela Comissão Europeia, e que tenha sido detido, ou objecto de uma proibição de operação nos termos do Decreto-Lei n.º 27/2002, de 14 de Fevereiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 51/2005, de 25 de Fevereiro, mais de duas vezes nos 24 meses anteriores num porto ou fundeadouro de um Estado-membro da União Europeia ou de um Estado signatário do Paris MOU.

2 — A recusa de acesso aos portos e fundeadouros nacionais é aplicável a partir do momento em que o navio deixe o porto ou fundeadouro em que tiver sido objecto da terceira detenção e em que tenha sido tomada uma decisão de recusa de acesso.

3 — A recusa de acesso aos portos e fundeadouros nacionais só é revogada após um período de três meses, ou 12 meses no caso de o navio ter sido objecto de uma segunda recusa de acesso, a contar da data da sua emissão, e quando se encontrem preenchidas as condições previstas nos pontos 3 a 9 do anexo IX.

## Artigo 23.º

**Terceira recusa de acesso para certos navios**

1 — Qualquer detenção posterior à segunda recusa de acesso, num porto ou fundeadouro da União Europeia, resulta na recusa de acesso do navio a todos os portos ou fundeadouros nacionais.

2 — Esta terceira recusa de acesso por tempo indeterminado pode ser revogada no termo de um período de 24 meses, a contar da data da emissão da recusa, unicamente se se verificarem cumulativamente as seguintes condições:

*a)* O navio arvorar a bandeira de um Estado cuja taxa de detenção não justifique a sua inclusão nem na lista negra nem na lista cinzenta a que se refere o n.º 1 do artigo anterior;

*b)* Os certificados estatutários e de classe do navio tiverem sido emitidos por uma organização ou organizações reconhecidas ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 391/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativo às regras comuns para as organizações de vistoria e inspecção dos navios;

*c)* O navio for gerido por uma companhia com um desempenho elevado em conformidade com a parte I.1 do anexo II;

*d)* Estiverem reunidas as condições estabelecidas nos pontos 3 a 9 do anexo IX.

3 — É permanentemente recusado o acesso a todos os portos e fundeadouros nacionais aos navios que não

satisfaçam os critérios estabelecidos no número anterior no prazo de 24 meses a contar da emissão da decisão de recusa de acesso.

#### Artigo 24.º

##### Recusa de acesso permanente

Qualquer detenção subsequente à terceira recusa de acesso, num porto ou fundeadouro da União Europeia implica para o navio em causa a recusa permanente de acesso a todos os portos e fundeadouros nacionais.

## CAPÍTULO V

### Medidas de controlo e de correcção

#### Artigo 25.º

##### Correcção das deficiências

1 — A DGRM certifica-se de que todas as deficiências confirmadas ou detectadas pelas inspecções previstas no presente decreto-lei são corrigidas em conformidade com o disposto nas convenções.

2 — Caso as deficiências representem um perigo manifesto para a segurança, a saúde ou o ambiente, a DGRM determina a detenção do navio ou a interrupção da operação durante a qual as deficiências foram detectadas.

3 — Sem prejuízo das competências específicas dos órgãos locais da Direcção-Geral da Autoridade Marítima, a detenção do navio ou a interrupção da operação é mantida até que a causa do perigo tenha sido eliminada ou a DGRM decida que o navio pode, dentro de determinadas condições, sair para o mar ou retomar a operação sem riscos para a segurança e a saúde dos passageiros ou da tripulação, para a segurança de outros navios e sem constituir uma ameaça desproporcionada para o meio marinho.

4 — Ao decidir da necessidade de se deter um navio, o inspector aplica os critérios que constam do anexo XI ao presente decreto-lei e que dele faz parte integrante.

5 — É ainda determinada a detenção do navio se o mesmo não estiver equipado com um aparelho de registo dos dados de viagem (VDR) operacional, no caso de tal equipamento ser exigido para o navio em questão nos termos do Decreto-Lei n.º 27/2002, de 14 de Fevereiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 51/2005, de 25 de Fevereiro.

6 — Em circunstâncias excepcionais, quando as condições gerais de um navio não respeitem manifestamente as normas, a DGRM pode decidir suspender a inspecção desse navio até que os responsáveis tomem as medidas necessárias para garantir que o navio cumpre as normas pertinentes das convenções.

7 — A DGRM comunica imediatamente ao capitão do porto as decisões referidas nos n.ºs 2, 3, 5 e 6.

#### Artigo 26.º

##### Notificação da detenção

1 — Em caso de detenção do navio, a DGRM notifica imediatamente por escrito a administração do Estado de bandeira, comunicando as circunstâncias técnicas que deram origem àquela decisão.

2 — São ainda notificados pela DGRM os inspectores nomeados ou as organizações reconhecidas como responsáveis pela emissão dos certificados estatutários ou de classe desse navio, caso tal se revele necessário, e ainda, o mais rapidamente possível, a autoridade portuária do porto ou do fundeadouro em que o navio se encontra.

#### Artigo 27.º

##### Proibição de saída do navio

1 — No caso de detenção do navio, e logo que tenha tomado conhecimento de tal decisão, o capitão do porto territorialmente competente notifica o comandante do navio de que o mesmo se encontra proibido de sair do porto, não lhe sendo exarado o respectivo despacho de largada enquanto a ordem de detenção não for revogada pela DGRM.

2 — Quando ocorra uma detenção, o capitão do porto notifica, por escrito, o cônsul do Estado de bandeira do navio ou, na falta dele, o representante diplomático mais próximo, de que o navio foi detido pela autoridade competente em matéria de inspecções pelo Estado do porto e que sobre o mesmo impende uma proibição de saída do porto.

3 — Em circunstância alguma pode o navio detido zarpar de porto nacional, sob pena de incorrer na prática de crime de desobediência, previsto no artigo 348.º do Código Penal.

#### Artigo 28.º

##### Detenção ou atraso indevido

1 — Na sequência das inspecções previstas neste decreto-lei são envidados todos os esforços para evitar que um navio seja indevidamente detido ou atrasado nas suas operações.

2 — Se um navio for indevidamente detido ou atrasado, a companhia tem direito a uma indemnização pelas perdas e danos sofridos.

3 — Em caso de detenção ou atraso alegadamente indevido, o ónus da prova cabe à companhia do navio.

#### Artigo 29.º

##### Congestionamento do porto

1 — Para reduzir o congestionamento de um porto nacional, a DGRM, ouvidas as autoridades portuária e marítima, pode autorizar um navio detido a deslocar-se para outro local nesse porto, desde que estejam garantidas as condições de segurança necessárias.

2 — A autorização concedida nos termos do número anterior é imediatamente comunicada ao capitão do porto.

3 — O risco de congestionamento do porto não pode constituir motivo a considerar nas decisões de detenção ou levantamento da detenção.

#### Artigo 30.º

##### Acompanhamento das inspecções e detenções

1 — Sempre que as deficiências referidas no n.º 2 do artigo 25.º não possam ser corrigidas no porto em que tenha sido efectuada a inspecção, a DGRM pode autorizar o navio a seguir, sem demoras injustificadas, para o estaleiro de reparação naval apropriado mais próximo do porto de detenção, acordado com o comandante do navio, em que possam ser tomadas medidas de acompanhamento.

2 — O disposto no número anterior só é aplicável quando se verificarem cumulativamente os seguintes requisitos:

a) O navio possa seguir para o referido estaleiro sem riscos para a segurança e a saúde dos passageiros ou da tripulação, sem riscos para outros navios e sem constituir uma ameaça desproporcionada para o meio marinho;

b) Sejam respeitadas as condições estabelecidas pela autoridade competente do Estado de bandeira do navio e pela autoridade competente do Estado onde se situa o estaleiro de reparação naval.

3 — Caso a deficiência referida no n.º 5 do artigo 25.º não possa ser rapidamente corrigida no porto nacional em que o navio foi detido, a DGRM pode permitir que o navio prossiga para o estaleiro de reparação apropriado mais próximo do porto de detenção onde possa ser corrigida a deficiência, ou exigir que a deficiência seja corrigida dentro de um prazo máximo de 30 dias, de acordo com os critérios do Paris MOU, aplicando-se para esse efeito os procedimentos previstos neste artigo.

4 — Sempre que a decisão de mandar um navio seguir para um estaleiro de reparação resulte do incumprimento da Resolução A. 744(18) da OMI, quer no respeitante aos documentos quer a deficiências estruturais do navio, a DGRM pode exigir que as medições de espessura necessárias sejam efectuadas no porto de detenção antes de o navio ser autorizado a sair.

5 — Para efeitos do disposto nos n.ºs 1 e 3, a DGRM informa de imediato o capitão do porto das decisões tomadas e notifica a autoridade competente do Estado-membro em que se situa o estaleiro de reparação naval, as partes referidas no artigo 26.º e ainda as outras entidades com interesse nas condições em que se deve efectuar a viagem.

#### Artigo 31.º

##### Navios que não cumprem com as medidas de controlo e correção estabelecidas

1 — O capitão do porto recusa o acesso a portos e fundeadouros nacionais aos navios referidos no n.º 1 do artigo anterior sempre que se verifique uma das seguintes circunstâncias, com base na informação transmitida previamente pela DGRM, à Direcção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM):

a) Navios que saiam para o mar sem cumprirem as condições estabelecidas pela autoridade competente do porto de um Estado-membro em matéria de inspecção;

b) Navios que se recusem a cumprir os requisitos aplicáveis das Convenções, não comparecendo no estaleiro de reparação naval indicado, ou, comparecendo, se recusem a efectuar as necessárias reparações.

2 — A recusa de acesso do navio é mantida até a companhia apresentar provas suficientes à DGRM ou à autoridade competente do Estado-membro em que tiverem sido detetadas as deficiências do navio, que demonstrem que este cumpre todas as normas aplicáveis das Convenções, cabendo à DGRM transmitir à DGAM o resultado dessa avaliação.

3 — Caso as circunstâncias referidas nas alíneas a) e b) do n.º 1 ocorram num porto ou fundeadouro nacional ou num estaleiro de reparação em Portugal, a DGRM alerta imediatamente a DGAM e as autoridades competentes dos restantes Estados membros.

4 — Antes da recusa do acesso do navio a qualquer porto ou fundeadouro nacional, a DGRM pode realizar consultas junto da administração do Estado de bandeira do navio em causa, informando de imediato a DGAM dos resultados da mesma.

#### Artigo 32.º

##### Acesso em caso de força maior

O acesso a um porto ou fundeadouro nacional específico pode ser autorizado pelo capitão do porto em caso de força maior ou de considerações de segurança primordiais, para reduzir ou minimizar os riscos de poluição ou para corrigir deficiências, desde que o comandante do navio

tenha tomado medidas adequadas, a contento do capitão do porto, da autoridade portuária e da DGRM, para assegurar a entrada do navio em segurança no porto.

### TÍTULO III

#### Disposições complementares e finais

##### Artigo 33.º

##### Relatórios dos pilotos e das autoridades portuárias

1 — Sempre que, no cumprimento das suas funções a bordo dos navios, tomem conhecimento de deficiências aparentes que possam comprometer a segurança da navegação do navio ou que constituam uma ameaça para o meio marinho, os pilotos informam de imediato a respectiva autoridade portuária, o capitão do porto e a DGRM.

2 — As autoridades portuárias que, no exercício das suas funções, tomem conhecimento de que determinado navio que se encontra num porto ou fundeadouro nacional apresenta deficiências aparentes susceptíveis de comprometer a segurança do navio, ou de constituir ameaça desproporcionada para o meio marinho, devem informar imediatamente o respectivo capitão do porto e a DGRM.

3 — Nas circunstâncias descritas nos números anteriores, as autoridades portuárias e os pilotos comunicam pelo menos as informações seguintes, sempre que possível em formato electrónico:

a) Informações relativas ao navio:

- i) Nome;
- ii) Número IMO;
- iii) Indicativo de chamada;
- iv) Bandeira;

b) Informações relativas à navegação:

- i) Último porto de escala;
- ii) Porto de destino;

c) Descrição das deficiências aparentes encontradas a bordo.

4 — As deficiências aparentes comunicadas pelas autoridades portuárias e pelos pilotos são objecto de medidas de seguimento adequadas por parte da DGRM que regista todas as medidas tomadas.

##### Artigo 34.º

##### Denúncias

1 — A DGRM efectua imediatamente uma avaliação inicial de qualquer denúncia com vista a determinar se a mesma é justificada e, se for caso disso, toma as medidas que considerar adequadas em relação à denúncia, assegurando ainda que qualquer pessoa directamente interessada nessa denúncia possa pronunciar-se sobre a matéria em causa.

2 — O inspector garante a confidencialidade das entrevistas aos tripulantes, não devendo a identidade do autor da denúncia ser revelada ao comandante nem ao proprietário do navio em causa.

3 — A DGRM informa a administração do Estado de bandeira, se for o caso com cópia para a Organização Internacional do Trabalho (OIT), das denúncias notoriamente fundadas e do seguimento que lhes tiver sido dado.

4 — Sempre que considere que uma denúncia é manifestamente infundada, a DGRM informa o denunciante da sua decisão e da respectiva fundamentação.

#### Artigo 35.º

##### Base de dados das inspeções (*THETIS*)

1 — O *THETIS* contém todas as informações exigidas para a aplicação do regime de inspeções previsto no presente decreto-lei.

2 — Compete às autoridades portuárias assegurar que a informação relativa à hora de chegada (ATA) e de partida (ATD) de todo e qualquer navio que faça escala nos seus portos e fundeadouros, juntamente com a identificação do porto em causa, é introduzida no sistema *SafeSeaNet* logo que seja conhecida.

3 — O comandante do navio é responsável por comunicar à autoridade portuária do porto ou fundeadouro a que o navio se dirige a informação referida no número anterior.

4 — As informações relacionadas com as inspeções realizadas em conformidade com o presente decreto-lei são introduzidas no *THETIS* logo que o relatório da inspeção seja concluído ou que a ordem de detenção seja revogada.

5 — As informações referidas no número anterior devem ser validadas pela DGRM, para efeitos de publicação no *THETIS*, no prazo de 72 horas.

#### Artigo 36.º

##### Intercâmbio de informações

Para além das notificações previstas nos artigos 18.º e 33.º, as autoridades portuárias notificam ainda o capitão do porto e a DGRM das seguintes informações de que dispõem:

a) Informações relativas aos navios que não tenham comunicado qualquer informação segundo os requisitos previstos no presente decreto-lei, no Decreto-Lei n.º 165/2003, de 24 de Julho, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 197/2004, de 17 de Agosto, e 57/2009, de 3 de Março, 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, no Regulamento (CE) n.º 725/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de Março de 2004, e no Decreto-Lei n.º 226/2006, de 15 de Novembro;

b) Informações relativas aos navios que tenham saído para o mar sem cumprir o disposto nos artigos 7.º ou 8.º do Decreto-Lei n.º 165/2003, de 24 de Julho, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 197/2004, de 17 de Agosto, e 57/2009, de 3 de Março;

c) Informações relativas aos navios que não tenham sido autorizados a entrar num porto ou que tenham sido expulsos de um porto por motivos de protecção, conforme previsto no n.º 4 do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 226/2006, de 15 de Novembro.

#### Artigo 37.º

##### Reembolso das despesas

1 — Caso a inspeção referida nos artigos 15.º a 17.º confirme ou detecte deficiências em relação aos requisitos de qualquer das convenções aplicáveis e que justifiquem a detenção do navio, todas as despesas relacionadas com

a inspeção são suportadas pela companhia ou pelo seu representante no território nacional.

2 — Todas as despesas relacionadas com as inspeções efectuadas pela DGRM, nos termos dos artigos 22.º a 24.º e dos n.ºs 1 e 2 do artigo 31.º, ficam a cargo da companhia do navio.

3 — Caso um navio seja detido, todas as despesas relacionadas com a detenção no porto são suportadas pela companhia do navio.

4 — A decisão de detenção só é revista quando for feito pagamento integral ou constituída uma garantia de valor suficiente para assegurar o reembolso das despesas relativas à detenção efectuadas por todas as entidades nacionais.

#### Artigo 38.º

##### Impugnação

1 — A informação relativa aos meios de reacção judiciais ou extrajudiciais deve ser expressamente referida na notificação entregue ao comandante do navio, da qual consta a decisão de detenção ou de recusa de acesso.

2 — Caso a decisão prevista no número anterior seja anulada, revogada ou alterada, na sequência de impugnação pela companhia de um navio ou pelo seu representante legal de uma decisão de detenção ou de recusa de acesso, a DGRM:

a) Altera de imediato a informação introduzida no *THETIS* em conformidade;

b) Rectifica as informações publicadas, no prazo de 24 horas a contar da decisão de anulação da detenção ou de recusa de acesso.

3 — A impugnação das decisões de detenção e de recusa de acesso não suspende a aplicação daquelas decisões.

#### Artigo 39.º

##### Dados para controlo da aplicação

A DGRM fornece à Comissão Europeia, até 1 de Abril de cada ano, as informações enumeradas no anexo XIII ao presente decreto-lei e que dele faz parte integrante.

#### Artigo 40.º

##### Articulação das autoridades nacionais competentes

A DGRM, a DGAM, as autoridades portuárias e outras entidades com competência em matéria de jurisdição portuária celebram os protocolos necessários ao estabelecimento de práticas e procedimentos administrativos que permitam executar com eficácia o disposto no presente decreto-lei.

#### Artigo 41.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 não cumprimento dos deveres que impendem sobre os comandantes conforme estabelecido no n.º 1 do artigo 18.º;

b) A não transmissão pela autoridade portuária à DGRM das informações previstas no n.º 2 do artigo 18.º, no n.º 2 do artigo 33.º e no artigo 36.º;

c) O não cumprimento ou o cumprimento defeituoso das normas previstas nas Convenções, que represente um perigo

manifesto para a segurança, a saúde ou o ambiente e implique a detenção do navio, nos termos previstos no artigo 25.º;

d) A continuação das operações comerciais, depois de notificada a decisão de as interromper, tal como determinado no artigo 25.º;

e) A prestação de informações erróneas ou deturpadas às autoridades competentes sobre as reais condições de avaria ou de acidente do navio, tendo como objectivo a entrada em porto ao abrigo do regime de acesso em caso de força maior, previsto no artigo 32.º;

f) A falta de comunicação pelos pilotos à DGRM, das eventuais deficiências aparentes que possam comprometer a segurança da navegação do navio ou que constituam uma ameaça para o meio marinho, tal como determinado no n.º 1 do artigo 33.º

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

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

4 — A instrução dos processos por infracção ao disposto no presente decreto-lei e a aplicação das correspondentes coimas competem à DGRM.

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

- a) 60 % para os cofres do Estado;
- b) 40 % para a DGRM.

6 — Às contra-ordenações previstas no presente decreto-lei 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 42.º

##### Norma revogatória

São revogados:

- a) O Decreto-Lei n.º 195/98, de 10 de Julho;
- b) O Decreto-Lei n.º 156/2000, de 22 de Julho;
- c) O Decreto-Lei n.º 284/2003, de 8 de Novembro;
- d) O Decreto-Lei n.º 58/2007, de 13 de Março.

#### Artigo 43.º

##### Entrada em vigor

O presente decreto-lei 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* — *Paulo Frederico Agostinho Braga Lino* — *Álvaro Santos Pereira* — *Maria de Assunção Oliveira Cristas Machado da Graça*.

Promulgado em 13 de Fevereiro de 2012.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 16 de Fevereiro de 2012.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

## ANEXO I

### Navios que arvoram a bandeira de Estados que não são parte nas convenções e navios de arqueação bruta inferior à prevista nas convenções

(a que se refere o n.º 3 do artigo 2.º)

#### 1 — Navios que arvoram a bandeira de Estados que não são parte nas convenções

Aos navios autorizados a arvorar a bandeira de um Estado que não é parte de um instrumento relevante, e que, como tal, não possuem certificados que façam prova, à primeira vista, das condições de segurança a bordo, ou que sejam tripulados por marítimos que não possuem certificados emitidos de acordo com a convenção STCW válidos, deve ser efectuada uma inspecção mais detalhada, ou uma inspecção expandida, conforme o caso. Ao efectuar tais inspecções, o inspector do PSC deve seguir os mesmos procedimentos que para os navios aos quais os instrumentos relevantes se aplicam.

Se o navio, ou tripulação, possuir algum tipo de certificação alternativa, o inspector do PSC, ao conduzir esta inspecção, pode ter em consideração a forma e o teor desta documentação. As condições desse navio, e do seu equipamento, assim como a certificação da tripulação e as normas de lotação mínima da administração da bandeira, devem ser compatíveis com os objectivos das disposições dos instrumentos relevantes. Caso contrário, o navio é sujeito às restrições consideradas necessárias para obter o mesmo nível de segurança e de protecção do ambiente marinho.

#### 2 — Navios de arqueação bruta inferior à prevista nas convenções

2.1 — Na medida em que um instrumento relevante não se aplica aos navios de arqueação bruta inferior à prevista nas convenções, é tarefa do inspector do PSC avaliar se o navio possui um nível aceitável relativamente à segurança, condições de vida a bordo e protecção do meio ambiente. Durante a avaliação, o inspector do PSC deve ter em consideração factores como a duração e a natureza da viagem, as dimensões e o tipo de navio, o equipamento existente a bordo e o tipo de carga.

2.2 — No exercício das suas funções, o inspector do PSC tem como orientação principal todos os certificados, e outros documentos, emitidos pela administração do Estado de bandeira ou em seu nome. Tendo em consideração tais certificados e documentos, assim como a sua opinião geral do navio, o inspector do PSC utiliza a sua capacidade profissional para decidir se e em que aspectos o navio é inspecionado. Ao ser efectuada essa inspecção, o inspector do PSC deve, na medida do possível, ter em devida consideração os itens constantes do ponto 3 deste anexo. A lista não é exaustiva, mas contém exemplos de pontos relevantes.

#### 3 — Itens de importância geral

3.1 — Itens relacionados com as condições de atribuição das linhas de carga:

- 1) Estanquidade à intempérie (ou à água, conforme o caso) dos pavimentos expostos ao tempo;
- 2) Escotilhas e dispositivos de fecho;
- 3) Dispositivos de fecho estanques à intempérie localizados nas aberturas das superestruturas;
- 4) Dispositivos de descarga;
- 5) Embornais laterais;
- 6) Ventiladores e respiradouros;
- 7) Informação sobre estabilidade.

3.2 — Outros itens relacionados com a segurança da vida humana no mar:

- 1) Meios salva-vidas;
- 2) Meios de combate a incêndio;
- 3) Condição estrutural geral (casco, convés, tampas de escotilha, etc.);
- 4) Máquinas principais e instalações eléctricas;
- 5) Equipamento de navegação, incluindo instalações de rádio.

3.3 — Itens relacionados com a prevenção da poluição por navios:

- 1) Meios de controlo de descarga de hidrocarbonetos ou de misturas oleosas, por exemplo, separador de águas oleosas ou equipamento de filtragem, ou meios equivalentes (tanques de retenção, misturas oleosas, resíduos oleosos);
- 2) Meios para a eliminação/descarga de hidrocarbonetos, de misturas oleosas ou de resíduos oleosos;
- 3) Presença de hidrocarbonetos nas cavernas da casa da máquina;
- 4) Meios para a recolha, armazenamento e eliminação/descarga do lixo.

3.4 — No caso de existirem deficiências consideradas perigosas para a segurança, condições de vida a bordo e meio ambiente, o inspector do PSC deve tomar as acções consideradas necessárias, incluindo a detenção, se necessário, tendo em consideração os factores mencionados no n.º 2.1 deste anexo, para que essas deficiências sejam corrigidas ou para que o navio não represente um perigo para a segurança, condições de vida a bordo e meio ambiente, caso seja autorizado a prosseguir para outro porto.

## ANEXO II

### Elementos do regime comunitário de inspecção pelo Estado do porto

(a que se refere o n.º 2 do artigo 6.º)

O regime comunitário de inspecção pelo Estado do porto inclui os seguintes elementos:

#### I — Perfil de risco do navio

O perfil de risco de um navio é determinado pela combinação dos seguintes parâmetros genéricos e históricos:

##### 1 — Parâmetros genéricos

###### a) Tipo de navio

Considera-se que os navios de passageiros, os navios petroleiros, os navios de transporte de produtos químicos, os navios de transporte de gás e os navios graneleiros representam um risco mais elevado.

###### b) Idade do navio

Considera-se que os navios com mais de 12 anos de idade representam um risco mais elevado.

###### c) Desempenho do Estado de bandeira

i) Considera-se que os navios que arvoram bandeira de um Estado com um alto índice de detenção na União Europeia e na região do Paris MOU representam um risco mais elevado.

ii) Considera-se que os navios que arvoram bandeira de um Estado com um baixo índice de detenção na União Europeia e na região do Paris MOU representam um risco menos elevado.

iii) Considera-se que os navios que arvoram bandeira de um Estado relativamente ao qual tenha sido concluída uma auditoria e, se for o caso, tenha sido apresentado um plano de acção com medidas correctivas, ambos em conformidade com o enquadramento e procedimentos do sistema voluntário de auditoria dos Estados membros da OMI, representam um risco menos elevado. Logo que as medidas a que se refere o n.º 3 do artigo 10.º da Directiva n.º 2009/16/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril, tiverem sido adoptadas, o Estado de bandeira de tal navio deve ter demonstrado a conformidade com o Código de aplicação dos instrumentos vinculativos da OMI.

###### d) Organizações reconhecidas

i) Considera-se que os navios cujos certificados tenham sido emitidos por organizações reconhecidas com um nível de desempenho baixo ou muito baixo relativamente ao seu índice de detenção na União Europeia e na região do Paris MOU representam um risco mais elevado.

ii) Considera-se que os navios cujos certificados tenham sido emitidos por organizações reconhecidas com um nível de desempenho elevado relativamente ao seu índice de detenção na União Europeia e na região do Paris MOU representam um risco menos elevado.

iii) Considera-se que os navios relativamente aos quais tenham sido emitidos certificados por organizações reconhecidas nos termos do Regulamento (CE) n.º 391/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril, relativo às regras comuns para as organizações de vistoria e inspecção de navios, representam um risco menos elevado.

###### e) Desempenho da companhia

i) Considera-se que os navios de uma companhia com um desempenho baixo ou muito baixo, conforme determinado pelo índice de deficiências e detenções dos seus navios na União Europeia e na região do Paris MOU, representam um risco mais elevado.

ii) Considera-se que os navios de uma companhia com um desempenho elevado, conforme determinado pelo índice de deficiências e detenções dos seus navios na União Europeia e na região do Paris MOU, representam um risco menos elevado.

##### 2 — Parâmetros históricos

i) Considera-se que os navios que tenham sido detidos mais de uma vez representam um risco mais elevado.

ii) Considera-se que os navios que, nas inspecções efectuadas durante o período referido no anexo III, tenham registado um número de deficiências inferior ao que é referido no mesmo anexo, representam um risco menos elevado.

iii) Considera-se que os navios que não tenham sido detidos durante o período referido no anexo III representam um risco menos elevado.

Os parâmetros de risco são combinados utilizando uma ponderação que reflecta o peso relativo de cada parâmetro no risco global do navio a fim de determinar os seguintes perfis de risco para os navios:

- Alto risco;
- Risco normal;
- Baixo risco.

Na determinação destes perfis de risco é dado maior destaque aos parâmetros relativos ao tipo de navio, ao desempenho do Estado de bandeira, às organizações reconhecidas e ao desempenho das companhias.

## II — Inspeção dos navios

### 1 — Inspeções periódicas

São efectuadas inspeções periódicas a intervalos pré-determinados. A sua frequência é determinada em função do perfil de risco dos navios. O intervalo entre as inspeções periódicas dos navios com um perfil de alto risco não pode exceder seis meses. O intervalo entre as inspeções periódicas dos navios com outros perfis de risco aumenta à medida que o risco diminui.

Os Estados membros realizam inspeções periódicas:

— Aos navios com um perfil de alto risco que não tenham sido inspeccionados num porto ou fundeadouro da União Europeia ou da região do Paris MOU durante os últimos seis meses. Estes navios são elegíveis para inspeção a partir do 5.º mês.

— Aos navios com um perfil de risco normal que não tenham sido inspeccionados num porto ou fundeadouro da União Europeia ou da região do Paris MOU durante os últimos 12 meses. Estes navios são elegíveis para inspeção a partir do 10.º mês.

— Aos navios com um perfil de baixo risco que não tenham sido inspeccionados num porto ou fundeadouro da União Europeia ou da região do Paris MOU durante os últimos 36 meses. Estes navios são elegíveis para inspeção a partir do 24.º mês.

### 2 — Inspeções adicionais

Os navios aos quais se aplicam os factores prevaletentes ou imprevistos que se seguem são submetidos a inspeção independentemente do período decorrido desde a última inspeção periódica. No entanto, a necessidade de efectuar uma inspeção adicional com base em factores imprevistos fica sujeita à avaliação técnica da DGRM.

2A — Factores prevaletentes — os navios aos quais se aplicam os seguintes factores prevaletentes são inspeccionados independentemente do período decorrido desde a última inspeção periódica:

— Navios que tenham sido suspensos ou retirados da sua classe por motivos de segurança desde a última inspeção na União Europeia ou na região do Paris MOU.

— Navios que tenham sido objecto de relatório ou notificação por outro Estado-membro.

— Navios que não possam ser identificados no *THETIS*.

— Navios:

— Envolvidos num abalroamento, naufrágio ou encalhe quando se dirijam para o porto;

— Que tenham sido acusados de alegada violação das disposições relativas à descarga de substâncias ou efluentes nocivos;

— Que tenham manobrado de modo irregular ou perigoso, não respeitando as medidas de organização do tráfego adoptadas pela OMI ou os procedimentos e práticas de uma navegação segura.

2B — Factores imprevistos — os navios aos quais se aplicam os seguintes factores imprevistos podem ser submetidos a inspeção independentemente do período decorrido desde a última inspeção periódica. A decisão de efectuar essa inspeção adicional fica sujeita à avaliação técnica da DGRM:

— Navios que não tenham cumprido as recomendações aplicáveis da OMI, relativamente à navegação no Mar Báltico.

— Navios cujos certificados tenham sido emitidos por uma organização reconhecida à qual tenha sido retirado o reconhecimento posteriormente à última inspeção na União Europeia ou na região do Paris MOU.

— Navios relativamente aos quais um piloto ou as autoridades ou organismos portuários tenham comunicado a existência de deficiências aparentes que possam comprometer a sua navegação segura ou constituir uma ameaça para o ambiente, em conformidade com o artigo 33.º do decreto-lei que aprova o presente anexo.

— Navios relativamente aos quais não tenham sido cumpridos os deveres de comunicação relevantes referidos no artigo 18.º do decreto-lei que aprova o presente anexo, no Decreto-Lei n.º 165/2003, de 24 de Julho, que transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2000/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Novembro de 2009, no Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de Julho, que transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2002/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Junho, e, se adequado, no Regulamento (CE) n.º 725/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de Março.

— Navios que tenham sido objecto de relatório ou denúncia do comandante, de um membro da tripulação ou de qualquer pessoa ou organização com interesse legítimo na operação segura do navio, nas condições de vida e de trabalho a bordo ou na prevenção da poluição, a menos que o Estado-membro em causa considere o relatório ou denúncia manifestamente infundados.

— Navios que tenham sido objecto de uma detenção há mais de três meses.

— Navios cujo último relatório de inspeção possua deficiências importantes, excepto aqueles onde a correcção seja para 14 dias após a saída, e para deficiências a corrigir antes da saída.

— Navios em relação aos quais tenham sido comunicados problemas relativos à carga, em especial em caso de cargas nocivas ou perigosas.

— Navios cujo modo de operação representa um perigo para pessoas, bens ou para o ambiente.

— Navios relativamente aos quais tenha sido recebida a informação, proveniente de uma fonte fidedigna, de que os respectivos parâmetros de risco diferem dos registados, aumentando assim o nível de risco.

### 3 — Método de selecção

3A — Os navios da «Prioridade I» são inspeccionados do seguinte modo:

a) É submetido a uma inspeção expandida:

— Qualquer navio com um perfil de alto risco não inspeccionado nos últimos seis meses.

— Qualquer navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás, navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade com um perfil de risco normal não inspeccionado nos últimos 12 meses.

b) É submetido a uma inspeção inicial ou mais detalhada, consoante o caso:

— Qualquer navio que não seja navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás, navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade com um perfil de risco normal não inspeccionado nos últimos 12 meses.

c) No caso de um factor prevaletente:

— É efectuada uma inspeção mais detalhada ou uma inspeção expandida, segundo o critério profissional do inspec-

tor, a qualquer navio com um perfil de alto risco e a qualquer navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás, navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade.

— É efectuada uma inspecção mais detalhada a qualquer outro navio que não seja navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás, navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade.

3B — Caso a DGRM decida inspecionar um navio da «Prioridade II», aplica-se o seguinte:

a) É submetido a uma inspecção expandida:

— Qualquer navio com um perfil de alto risco não inspecionado nos últimos cinco meses.

— Qualquer navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás, navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade com um perfil de risco normal não inspecionado nos últimos 10 meses.

— Qualquer navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás, navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade com um perfil de baixo risco não inspecionado nos últimos 24 meses.

b) É submetido a uma inspecção inicial ou mais detalhada, consoante o caso:

— Qualquer navio que não seja navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás, navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade com um perfil de risco normal não inspecionado nos últimos 10 meses.

— Qualquer navio que não seja navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás, navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade com um perfil de baixo risco não inspecionado nos últimos 24 meses.

c) No caso de um factor imprevisto:

— É efectuada uma inspecção mais detalhada ou uma inspecção expandida, segundo o critério profissional do inspecor, a qualquer navio com um perfil de alto risco e a qualquer navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás, navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade.

— É efectuada uma inspecção mais detalhada a qualquer navio que não seja navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás, navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade.

#### ANEXO III

#### Determinação do perfil de risco do navio

(a que se refere o n.º 2 do artigo 6.º)

			Perfil			
			Navios de alto risco (HRS)	Navios de risco normal (SRS)	Navio de baixo risco (LRS)	
Parâmetros genéricos			Critérios	Pontos de ponderação	Critérios	
1	Tipo do navio		Químico Transporte de gás Petroleiro Graneleiro Passageiros	2	navio nem de alto risco nem de baixo risco	Todos os tipos
2	Idade do navio		todos os tipos > 12 anos	1		Todas as idades
3a	Bandeira	Lista BGW (negra, cinzenta, branca)	Negra – VHR, HR, M to HR (risco muito alto, alto, médio a alto)	2		Branca
			Negra – MR	1		
3b		Auditoria OMI	-	-	Sim	

				Perfil			
				Navios de alto risco (HRS)		Navios de risco normal (SRS)	Navio de baixo risco (LRS)
Parâmetros genéricos				Critérios	Pontos de ponderação	Critérios	Critérios
4a	Organização reconhecida	Desempenho	H (alto)	-	-		Alto
			M (médio)	-	-		-
			L (baixo)	Baixo			-
			VL (muito baixo)	Muito baixo			-
4b		Reconhecida pela UE	-	-		Sim	
5	Companhia	Desempenho	H	-	-		Alto
			M	-	-		-
			L	Baixo			-
			VL	Muito baixo			-
Parâmetros históricos							

		Perfil			
		Navios de alto risco (HRS)		Navios de risco normal (SRS)	Navio de baixo risco (LRS)
Parâmetros genéricos		Critérios	Pontos de ponderação	Critérios	Critérios
6	Número de deficiências registadas em cada inspeção nos últimos 36 meses	Deficiências	Não elegível	-	≤ 5 (e pelo menos uma inspeção realizada nos últimos 36 meses)
7	Número de detenções nos últimos 36 meses		Detenções	≥ 2 Detenções	

HRS — navios que satisfazem critérios que somam um total de cinco ou mais pontos de ponderação.

LRS — navios que satisfazem todos os critérios dos parâmetros de baixo risco.

SRS — navios que não são HRS nem LRS.

#### ANEXO IV

##### Comunicação

(a que se refere o n.º 1 do artigo 18.º)

##### Informações a prestar em conformidade com o n.º 1 do artigo 18.º

As informações a seguir indicadas são apresentadas à autoridade portuária, pelo menos setenta e duas horas antes da hora estimada de chegada do navio ao porto ou fundeadouro, e o mais tardar no momento em que o navio largue o porto anterior, se a duração da viagem for inferior a setenta e duas horas:

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 inspeção expandida na região do Paris MOU.

#### ANEXO V

##### Lista de certificados e documentos

(a que se refere o artigo 15.º)

- 1 — Certificado internacional de arqueação (1969).
- 2:

- Certificado de segurança para navio de passageiros;
- Certificado de segurança de construção para navio de carga;
- Certificado de segurança do equipamento para navio de carga;

— Certificado de segurança radioelétrica para navio de carga;

— Certificado de isenção, incluindo, quando necessário, a lista das cargas;

— Certificado de segurança para navio de carga.

3 — Certificado internacional de protecção do navio (ISSC).

4 — Registo sinóptico contínuo.

5:

— Certificado internacional de aptidão para o transporte de gases liquefeitos a granel;

— Certificado de aptidão para o transporte de gases liquefeitos a granel.

6:

— Certificado internacional de aptidão para o transporte de produtos químicos perigosos a granel;

— Certificado de aptidão para o transporte de produtos químicos perigosos a granel.

7 — Certificado internacional de prevenção da poluição por hidrocarbonetos.

8 — Certificado internacional de prevenção da poluição para o transporte de substâncias nocivas líquidas a granel.

9:

— Certificado internacional das linhas de carga (1966);

— Certificado internacional de isenção de linhas de carga.

10 — Livro de registo de hidrocarbonetos, partes I e II.

11 — Livro de registo da carga.

12 — Certificado de lotação mínima segurança.

13 — Certificados ou quaisquer outros documentos exigidos nos termos das disposições da STCW 78/95.

14 — Certificados médicos (em conformidade com a Convenção n.º 73 da OIT, relativa aos exames médicos dos marítimos).

15 — Quadro da organização do trabalho a bordo (Convenção n.º 180 da OIT e STCW 78/95).

16 — Registos das horas de trabalho e descanso dos marítimos (Convenção n.º 180 da OIT).

17 — Informações sobre a estabilidade.

18 — Cópia do documento de conformidade e do certificado de gestão da segurança emitidos nos termos do código internacional de gestão para a segurança da exploração dos navios e para a prevenção da poluição (capítulo IX da SOLAS 74).

19 — Certificados relativos à robustez do casco e às instalações de máquinas emitidos pela organização reconhecida em questão (apenas se o navio mantiver a sua classificação por uma organização reconhecida).

20 — Documento comprovativo de que o navio satisfaz os requisitos aplicáveis ao transporte de mercadorias perigosas.

21 — Certificado de segurança para embarcação de alta velocidade e autorização para operação de embarcação de alta velocidade.

22 — Lista ou manifesto, ou plano de estiva detalhado, de mercadorias perigosas.

23 — Diário de bordo onde são registados os testes e treinos, incluindo treinos de protecção, as inspecções e operações de manutenção dos meios e dispositivos de

salvação, bem como meios e dispositivos de combate a incêndios.

24 — Certificado de segurança de navio para fim específico.

25 — Certificado de segurança para unidade móvel de perfuração *offshore*.

26 — Para navios petroleiros, os registos do equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos relativos à última viagem em lastro.

27 — Rol de chamada, plano de combate a incêndios e, para navios de passageiros, plano para limitação de avarias.

28 — Plano de emergência em caso de poluição por hidrocarbonetos.

29 — Registos dos relatórios de vistoria (para graneleiros e petroleiros) (*Surveyreport files*).

30 — Relatórios das inspecções anteriores efectuadas pelo Estado do porto.

31 — Para navios *ro-ro* de passageiros, informação sobre a razão  $A/A_{max}$ .

32 — Documento de autorização de transporte de grão.

33 — Manual de peação da carga.

34 — Plano de gestão e livro de registo do lixo.

35 — Sistema de apoio à tomada de decisões pelos comandantes de navios de passageiros.

36 — Plano de cooperação SAR para navios de passageiros que operam em ligações fixas.

37 — Lista de limitações operacionais para navios de passageiros.

38 — Caderno de navio graneleiro.

39 — Plano de carga e descarga para navios graneleiros.

40 — Certificado de seguro ou qualquer outra garantia financeira relativa à responsabilidade civil pelos prejuízos devidos à poluição por hidrocarbonetos (Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos devidos à Poluição por Hidrocarbonetos, 1992).

41 — Certificado exigido nos termos 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.

42 — Certificado exigido ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 392/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativo à responsabilidade das transportadoras de passageiros por mar em caso de acidente.

43 — Certificado internacional de prevenção da poluição atmosférica.

44 — Certificado internacional de prevenção da poluição por esgotos sanitários.

#### ANEXO VI

##### Exemplos de «motivos inequívocos»

(a que se refere o n.º 2 do artigo 16.º)

##### A — Exemplos de motivos inequívocos para inspecção mais detalhada

1 — Navios identificados nas partes II.2A e II.2B do anexo II.

2 — Não está devidamente mantido o livro de registo de hidrocarbonetos.

3 — Inexactidões apuradas quando da verificação dos certificados e outros documentos.

4 — Indicações de incapacidade dos membros da tripulação para respeitarem o disposto, relativamente à comuni-

cação a bordo, no artigo 17.º da Directiva 2008/106/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de Novembro, relativa ao nível mínimo de formação dos marítimos.

5 — Certificado obtido de forma fraudulenta ou cujo detentor não é a pessoa em nome da qual foi inicialmente emitido.

6 — O comandante, um oficial ou um marítimo da mes-trança e marinagem do navio tem um certificado emitido por um país que não ratificou a STCW 78/95.

7 — Provas de que as operações de carga ou outras não são efectuadas de modo seguro ou de acordo com as orientações da OMI, por exemplo de que o teor de oxigénio nas condutas que transportam o gás inerte para os tanques de carga é superior ao máximo previsto.

8 — Não apresentação, pelo comandante de um navio petroleiro, dos registos do equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos relativos à última viagem em lastro.

9 — Falta de um rol de chamada actualizado ou existência de membros da tripulação que desconhecem os seus deveres em caso de incêndio ou de abandono do navio.

10 — Emissão de falsos sinais de perigo não seguida pelos procedimentos de anulação adequados.

11 — Falta de equipamentos ou dispositivos fundamentais exigidos pelas convenções.

12 — Condições de excessiva insalubridade a bordo.

13 — Indícios evidentes, a partir das impressões gerais e observações dos inspectores, de existirem deterioração ou deficiências graves no casco ou estrutura, susceptíveis de comprometerem a integridade estrutural, a estanquidade ou a estanquidade à intempérie, do navio.

14 — Informações ou evidências de que o comandante ou a tripulação não estão familiarizados com as operações de bordo essenciais para a segurança da navegação ou a prevenção da poluição, ou de não terem sido realizadas tais operações.

15 — Falta de um quadro da organização do trabalho a bordo ou dos registos das horas de trabalho e descanso dos marítimos.

**B — Exemplos de motivos inequívocos para o controlo dos navios em aspectos ligados à protecção do transporte marítimo**

1 — O inspector pode estabelecer motivos inequívocos para medidas de controlo adicionais em matéria de protecção durante a inspecção PSC inicial, nomeadamente:

1.1 — Certificado ISSC inválido ou caducado;

1.2 — Nível de protecção do navio inferior ao do porto;

1.3 — Treinos relacionados com a protecção do navio não efectuados;

1.4 — Registos das 10 últimas interfaces navio/porto ou navio/navio incompletos;

1.5 — Evidências ou constatações de que membros fundamentais do pessoal do navio não são capazes de comunicar entre si;

1.6 — Evidências, a partir de observações, que existem deficiências graves nos dispositivos de protecção.

1.7 — Informações de terceiros, como relatórios ou denúncias com informações relacionadas com aspectos da protecção;

1.8 — O navio possui um certificado ISSC provisório emitido consecutivamente ao inicial e, no juízo profissional do inspector, um dos propósitos do navio ou da companhia ao requerer tal certificado é subtrair-se à plena aplicação das disposições do capítulo XI-2 da SOLAS 74 e da parte A do

Código ISPS transcorrido o período de validade do certificado provisório inicial. A parte A do Código ISPS especifica as circunstâncias de emissão dos certificados provisórios.

2 — O estabelecimento de outros motivos inequívocos, que não os referidos no número anterior, é da competência do inspector, em conformidade com o artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 226/2006, de 15 de Novembro.

ANEXO VII

**Procedimentos para a inspecção dos navios**

(a que se refere o n.º 1 do artigo 19.º)

Anexo 1, «Procedimentos de Inspeção pelo Estado do Porto (PIEP)» ao Paris MOU e as seguintes instruções do Paris MOU, na sua versão actualizada:

— *Instruction 33/2000/02: Operational Control on Ferries and Passenger Ships* (Controlo operacional de navios de passageiros e ferries);

— *Instruction 35/2002/02: Guidelines for PSCO's on Electronic Charts* (Linhas de orientação para os inspectores do Estado do porto em relação a cartas electrónicas);

— *Instruction 36/2003/08: Guidance for Inspection on Working and Living Conditions* (Orientações para as inspecções das condições de vida e de trabalho);

— *Instruction 37/2004/02: Guidelines in Compliance with STCW 78/95 Convention as Amended* (Linhas de orientação relativas ao cumprimento da Convenção STCW 78/95, emendada);

— *Instruction 37/2004/05: Guidelines on the Inspection of Hours of Work/Rest* (Linhas de orientação para a inspecção sobre as horas de trabalho/repouso);

— *Instruction 37/2004/10: Guidelines for Port State Control Officers on Security Aspects* (Linhas de orientação para os inspectores do Estado do porto relativas aos aspectos de protecção);

— *Instruction 38/2005/02: Guidelines for PSCO's Checking a Voyage Data Recorder (VDR)* [Linhas de orientação para os inspectores do Estado do porto verificarem os aparelhos de registo dos dados de viagem (VDR)];

— *Instruction 38/2005/05: Guidelines on MARPOL 73/78 Annex I* (Linhas de orientação sobre o Anexo I da MARPOL 73/78);

— *Instruction 38/2005/07: Guidelines on Control of the Condition Assessment Scheme (CAS) of Single Hull Oil Tankers* [Linhas de orientação para o controlo do sistema de avaliação do estado dos navios petroleiros de casco simples (CAS)];

— *Instruction 39/2006/01: Guidelines for the Port State Control Officer on the ISM Code* (Linhas de orientação para o inspector do Estado do porto relativas ao Código ISM);

— *Instruction 39/2006/02: Guidelines for Port State Control Officers on Control of GMDSS* (Linhas de orientação para os inspectores do Estado do porto relativas ao controlo do GMDSS);

— *Instruction 39/2006/03: Optimisation of Banning and Notification Checklist* (Optimização da lista de verificação para a recusa de acesso e notificações);

— *Instruction 39/2006/10: Guidelines for PSCO's for the Examination of Ballast Tanks and Main Power Failure Simulation (black-out test)* [Linhas de orientação para os inspectores do Estado do porto relativas à inspecção dos tanques de lastro e à simulação de falha de energia eléctrica (teste de *black-out*)];

— *Instruction 39/2006/11: Guidance for checking the structure of Bulk Carriers* (Orientações para a verificação da estrutura dos graneleiros);

— *Instruction 39/2006/12: Code of Good Practice for Port State Control Officers* (Código de boas práticas para os inspectores do Estado do porto);

— *Instruction 40/2007/04: Criteria for the Responsibility Assessment of Recognised Organisations (R/O)* (Critérios de avaliação da responsabilidade das organizações reconhecidas);

— *Instruction 40/2007/09: Guidelines for Port State Control Inspections for Compliance with Annex VI of Marpol 73/78* (Linhas de orientação para os inspectores do Estado do porto relativas à observância do Anexo VI da MARPOL 73/78).

#### ANEXO VIII

##### Inspeção expandida de navios

(a que se refere o n.º 4 do artigo 17.º)

Uma inspeção expandida incide em particular sobre o estado global das seguintes áreas de risco:

- Documentação;
- Estado da estrutura;
- Estantidade;
- Sistemas de emergência;
- Radiocomunicações;
- Operações de carga;
- Segurança contra incêndios;
- Alarmes;
- Condições de vida e de trabalho;
- Equipamento de navegação;
- Meios de salvação;
- Mercadorias perigosas;
- Propulsão e maquinaria auxiliar;
- Prevenção da poluição.

Além disso, sob reserva da sua viabilidade material ou de eventuais limitações ligadas à segurança das pessoas, do navio ou do porto, uma inspeção expandida deve incluir a verificação de pontos específicos das áreas de risco consoante o tipo de navio inspecionado, estabelecidos em conformidade com o n.º 1 do artigo 17.º

#### ANEXO IX

##### Disposições relativas à recusa de acesso aos portos e fundeadouros da União Europeia

(a que se refere o n.º 2 do artigo 21.º)

1 — Sempre que se verificarem as condições descritas no n.º 1 do artigo 22.º do decreto-lei que aprova o presente anexo, e para os casos em que o navio é detido, pela DGRM, pela terceira vez em portos ou fundeadouros nacionais, a DGRM informa, por escrito, o comandante do navio e a DGAM de que é emitida uma recusa de acesso, aplicável logo que o navio saia do porto. A recusa de acesso é aplicável logo que o navio saia do porto ou fundeadouro após terem sido reparadas as deficiências que conduziram à sua detenção.

2 — A DGRM comunica igualmente a sua decisão por escrito à administração do Estado de bandeira, à organização reconhecida em causa, aos outros Estados membros, aos outros signatários do Paris MOU, à Comissão Euro-

peia, e ao Secretariado do Paris MOU. Deve igualmente actualizar, sem demora, a base de dados das inspeções (*THETIS*) com informações sobre a recusa de acesso.

3 — Para que a recusa de acesso seja revogada, a companhia tem de a requerer formalmente à DGRM. O pedido tem de ser acompanhado de um documento da administração do Estado de bandeira, emitido na sequência de uma visita a bordo de um inspector devidamente autorizado pela administração do Estado de bandeira, que comprove que o navio satisfaz plenamente as disposições aplicáveis das convenções. A administração do Estado de bandeira fornece provas da realização da visita a bordo à DGRM.

4 — O pedido de revogação da recusa de acesso deve igualmente ser acompanhado, quando apropriado, de um documento da sociedade classificadora em que o navio está classificado emitido na sequência da visita a bordo de um inspector da sociedade classificadora, que comprove que o navio está conforme com as normas de classificação especificadas pela referida sociedade. A sociedade classificadora fornece provas da realização da visita a bordo à DGRM.

5 — A recusa de acesso só pode ser revogada após o termo do período referido no n.º 3 do artigo 22.º ou do n.º 2 do artigo 23.º do decreto-lei que aprova o presente anexo e na sequência de uma reinspeção do navio num porto acordado.

Se o porto acordado estiver situado num Estado-membro, a autoridade competente desse Estado pode, a pedido da autoridade competente que tiver recusado o acesso, autorizar o navio a entrar no porto acordado para que seja realizada a reinspeção. Nesse caso, não podem ser efectuadas quaisquer operações de carga no porto até que a recusa de acesso tenha sido revogada.

6 — Caso os motivos da detenção que estão na base da recusa de acesso incluam deficiências da estrutura do navio, a DGRM pode exigir que seja dado acesso a determinados espaços, incluindo os espaços e os tanques de carga, para exame durante a reinspeção.

7 — A reinspeção é realizada pela DGRM ou pela autoridade competente do porto de destino, com o acordo da DGRM. A DGRM pode exigir um pré-aviso máximo de 14 dias para a reinspeção. São fornecidas à DGRM provas da conformidade do navio com os requisitos aplicáveis das convenções.

8 — A reinspeção consiste numa inspeção expandida, que deve abranger, pelo menos, os pontos relevantes do anexo VIII.

9 — Todas as despesas resultantes desta inspeção são suportadas pela companhia.

10 — Se os resultados da inspeção expandida forem considerados satisfatórios pela DGRM, de acordo com o anexo VIII, a recusa de acesso será revogada e a companhia do navio de tal informada por escrito.

11 — A DGRM deve igualmente comunicar a sua decisão por escrito à administração do Estado de bandeira, à sociedade classificadora em causa, aos outros Estados membros, aos outros signatários do Paris MOU, à Comissão Europeia, e ao Secretariado do Paris MOU. Deve igualmente actualizar, sem demora, a base de dados das inspeções (*THETIS*) com informações sobre a revogação da recusa de acesso.

12 — As informações relativas aos navios que tiverem sido objecto de uma recusa de acesso aos portos e fundeadouros comunitários são postas à disposição na base de dados das inspeções (*THETIS*) e publicadas pela Comissão Europeia num sítio *web* público.

## ANEXO X

**Relatório de inspecção**

(a que se refere o artigo 20.º)

O relatório de inspecção deve incluir, pelo menos, os seguintes elementos:

- I — Informações gerais:
- 1 — Autoridade competente que redigiu o relatório;
  - 2 — Data e local da inspecção;
  - 3 — Nome do navio inspeccionado;
  - 4 — Bandeira;
  - 5 — Tipo de navio (conforme indicado no certificado de gestão da segurança);
  - 6 — Número IMO;
  - 7 — Indicativo de chamada;
  - 8 — Arqueação bruta;
  - 9 — Porte bruto (quando relevante);
  - 10 — Ano de construção determinado com base na data constante dos certificados de segurança do navio;
  - 11 — Sociedade ou sociedades classificadoras ou qualquer outra organização, conforme o caso, que tenha(m) emitido certificados de classe para o navio em causa, se for o caso;
  - 12 — Organização ou organizações reconhecidas e ou qualquer outra entidade que tenha(m) emitido certificados nos termos das convenções aplicáveis, para o navio em causa, em nome do Estado de bandeira;
  - 13 — Nome e endereço da companhia ou do operador do navio;
  - 14 — Nome e endereço do afretador responsável pela escolha do navio e tipo de afretamento, para os navios que transportem carga líquida ou sólida a granel;
  - 15 — Data de redacção do relatório de inspecção;
  - 16 — Indicação de que as informações detalhadas sobre uma inspecção ou uma detenção podem ser objecto de publicação.

## II — Informações relativas à inspecção:

- 1 — Certificados emitidos em aplicação das convenções relevantes, e autoridade ou organização que emitiu o(s) certificado(s) em causa, com indicação das datas de emissão e de caducidade;
- 2 — Partes ou elementos do navio que foram objecto de inspecção (no caso de inspecção mais detalhada ou expandida);
- 3 — Porto e data da última vistoria intermédia ou anual ou de renovação e nome da organização que a efectuou;
- 4 — Indicação do tipo de inspecção (inicial, mais detalhada, expandida);
- 5 — Natureza das deficiências;
- 6 — Medidas tomadas.

## III — Informações suplementares em caso de detenção:

- 1 — Data da decisão de detenção;
- 2 — Data do levantamento da detenção;
- 3 — Natureza das deficiências que justificaram a decisão de detenção (remissões para as convenções, se aplicável);
- 4 — Indicação, se for o caso, de que a organização reconhecida, ou outro organismo privado que tenha efectuado a vistoria em causa, teve responsabilidade no que respeita às deficiências que, por si só ou combinadas com outras, levaram à detenção do navio;
- 5 — Medidas tomadas.

## ANEXO XI

**Critérios de detenção de um navio**

(a que se refere o n.º 4 do artigo 25.º)

**Introdução**

Antes de determinar se as deficiências detectadas numa inspecção justificam a detenção do navio implicado, o inspector aplica os critérios referidos nos pontos 1 e 2 infra.

No ponto 3 infra apresentam-se exemplos de deficiências que por si só podem justificar a detenção do navio implicado (em conformidade com o n.º 5 do artigo 25.º do presente decreto-lei).

Quando o motivo para a detenção resultar de avaria accidental sofrida pelo navio, quando em viagem para um porto ou fundeadouro, não deve ser dada ordem de detenção na condição de:

- a) Terem sido respeitadas as prescrições constantes da regra 1/11(c) da SOLAS 74 relativas à notificação da administração do Estado de bandeira, do inspector designado ou da organização reconhecida responsável pela emissão do certificado pertinente;
- b) Terem sido fornecidas à DGRM, pelo comandante, antes de o navio entrar num porto, as informações sobre as circunstâncias do acidente e a avaria sofrida e sobre a notificação obrigatória da administração do Estado de bandeira;
- c) Estarem a ser tomadas pelo navio medidas de rectificação que a DGRM considere adequadas; e
- d) A DGRM se ter certificado, depois de lhe ter sido comunicada a conclusão dos trabalhos de rectificação, de haverem sido corrigidas as deficiências manifestamente perigosas para a segurança, a saúde ou o ambiente.

1 — Critérios principais — ao decidir da necessidade ou não de deter um navio, o inspector deve aplicar os seguintes critérios:

Tempo próprio para a detenção — os navios que não apresentem condições de segurança para se fazerem ao mar devem ser detidos aquando da primeira visita independentemente do tempo que devam permanecer no porto.

Critério — o navio deve ser detido se as suas deficiências forem suficientemente graves para que se justifique uma nova ida do inspector a bordo para se certificar de que as deficiências foram corrigidas antes de o navio sair.

A necessidade de o inspector voltar a bordo caracteriza a gravidade das deficiências. No entanto, não é uma obrigação para todos os casos. Implica que a autoridade deve verificar de alguma maneira, de preferência mediante nova visita, se as deficiências foram corrigidas antes da partida.

2 — Aplicação dos critérios principais — para decidir se as deficiências detectadas num navio são suficientemente graves para justificarem a detenção, o inspector deve avaliar se:

- 1) O navio possui a documentação relevante válida;
  - 2) O navio dispõe da tripulação exigida pelo documento relativo à lotação mínima de segurança;
- Durante a inspecção, o inspector deve ponderar se o navio e ou a tripulação têm meios para:
- 3) Navegar em condições de segurança durante a viagem em preparação;

4) Manusear, transportar e controlar a carga em condições de segurança durante toda a viagem;

5) Operar a casa da máquina em condições de segurança durante toda a viagem;

6) Manter propulsão e governo adequados durante toda a viagem;

7) Combater eficazmente os incêndios em qualquer parte do navio, se necessário durante toda a viagem;

8) Abandonar o navio com rapidez e segurança e, se necessário, efectuar operações de salvamento, durante toda a viagem;

9) Prevenir a poluição do ambiente durante toda a viagem;

10) Manter uma estabilidade adequada durante toda a viagem;

11) Manter uma estanquidade adequada durante toda a viagem;

12) Comunicar em situações de perigo, se necessário durante toda a viagem;

13) Dispor de condições de segurança e higiene a bordo durante toda a viagem;

14) Prestar o máximo de informações, em caso de acidente.

Se a resposta a qualquer destas questões for negativa, tendo em consideração todas as deficiências detectadas, deve colocar-se seriamente a hipótese da detenção. Uma combinação de deficiências de natureza menos grave pode igualmente justificar a detenção do navio.

3 — A fim de auxiliar o inspector na execução das presentes orientações, segue-se uma lista de deficiências que podem ser consideradas suficientemente graves para justificar uma detenção do navio, agrupadas em função das convenções e ou códigos relevantes. A lista não pretende ser exaustiva.

3.1 — Generalidades — a falta de certificados e documentos válidos exigidos pelos instrumentos relevantes. Contudo, os navios que arvoram a bandeira de Estados que não sejam partes numa dada convenção relevante ou que não tenham dado execução a outro instrumento relevante, não estão autorizados a possuir os certificados previstos pela convenção ou por outro instrumento relevante. Por conseguinte, a falta dos certificados exigidos não constitui, por si só, razão que justifique a detenção desses navios; contudo, a regra que impede qualquer tratamento mais favorável, exige o cumprimento cabal das regras antes da partida do navio.

3.2 — Domínios abrangidos pela SOLAS 74:

1) Avarias de funcionamento do equipamento de propulsão ou outros equipamentos essenciais, bem como das instalações eléctricas;

2) Limpeza insuficiente da casa da máquina, quantidade excessiva de águas oleosas nas cavernas, contaminação por hidrocarbonetos dos isolamentos das tubagens incluindo os colectores de evacuação na casa da máquina, funcionamento deficiente dos dispositivos de esgoto das cavernas;

3) Avarias de funcionamento do gerador de emergência, da iluminação, das baterias e dos interruptores;

4) Avarias de funcionamento do aparelho de governo principal e auxiliar;

5) Falta, insuficiente capacidade ou grave deterioração dos equipamentos de salvação pessoais, das embarcações salva-vidas e dos dispositivos de lançamento à água;

6) Falta, inadequação às normas ou grave deterioração do sistema de detecção de incêndios, do alarme de incêndio, do equipamento de combate a incêndio, das instalações fixas de extinção de incêndios, do sistema de

ventilação, dos registos corta-fogos ou dos dispositivos de fecho rápido, que não permita a sua utilização para o fim a que se destinam;

7) Falta, substancial deterioração ou avaria de funcionamento da protecção contra incêndios no convés de carga dos navios-tanque;

8) Falta, inadequação às normas ou grave deterioração dos faróis, balões ou sinais sonoros;

9) Falta ou avaria de funcionamento do equipamento de rádio para as comunicações de socorro e segurança;

10) Falta ou avaria de funcionamento do equipamento de navegação, tendo em atenção o disposto na regra V/16.2 da SOLAS 74;

11) Falta de cartas de navegação corrigidas e ou de quaisquer outras publicações náuticas pertinentes necessárias para a viagem planeada, tendo em conta que pode ser usado um sistema electrónico de informação e apresentação de cartas náuticas (ECDIS) homologado, alimentado com dados oficiais, em substituição das cartas referidas;

12) Falta de exaustão não igniscível nas casas de bombagem da carga;

13) Deficiências graves a nível dos requisitos operacionais, conforme descrito no ponto 13 da secção 5.53.4.2 da Instrução n.º 43/2010/36, do Comité de Controlo pelo Estado do porto;

14) Número, composição ou certificação da tripulação não concordantes com o documento relativo à lotação de segurança;

15) Não realização do programa alargado de inspecções nos termos da regra 2 do capítulo XI-1 da SOLAS 74.

3.3 — Domínios abrangidos pelo Código IBC:

1) Transporte de substância não mencionada no certificado para o transporte ou informação insuficiente sobre a carga;

2) Falta ou deterioração dos dispositivos de segurança de alta pressão;

3) Instalações eléctricas com más condições de segurança intrínsecas ou que não correspondam aos requisitos do código;

4) Fontes de ignição em locais de risco;

5) Violações dos requisitos especiais;

6) Ultrapassagem da carga máxima admissível por tanque;

7) Deficiente protecção térmica dos produtos sensíveis.

3.4 — Domínios abrangidos pelo Código IGC:

1) Transporte de uma substância não mencionada no certificado para o transporte ou falta de informação sobre a carga;

2) Falta de dispositivos de fecho em áreas de alojamento ou de serviço;

3) Anteparas não estanques aos gases;

4) Câmara de ar deficiente;

5) Falta ou avaria das válvulas de fecho rápido;

6) Falta ou avaria das válvulas de segurança;

7) Instalações eléctricas com más condições de segurança intrínsecas ou que não correspondam aos requisitos do código;

8) Ventiladores da área de carga não operacionais;

9) Alarmes de pressão dos tanques de carga não operacionais;

10) Instalação de detecção de gases e ou de gases tóxicos deteriorada;

11) Transporte de substâncias que devem ser inibidas sem um certificado de inibição válido.

### 3.5 — Domínios abrangidos pela LC 66:

1) Presença de áreas significativas com danos ou corrosão, pontos de ferrugem e conseqüente rigidez no convés e no casco afectando a navegabilidade ou a capacidade de receber carga nesses pontos, a menos que se efectuem as reparações temporárias para aceder a um porto onde se farão as reparações definitivas;

2) Um caso comprovado de insuficiente estabilidade;

3) Falta de informação suficiente e fiável, em termos aprovados, que por meios rápidos e simples permitam ao comandante providenciar no sentido do carregamento e lastro do navio de forma a manter uma margem de estabilidade segura em todas as fases da viagem e sob condições variáveis, e a evitar tensões inadmissíveis na estrutura do navio;

4) Falta, deterioração substancial ou defeitos dos dispositivos de fecho, dos sistemas de fecho das escotilhas e das portas estanques;

5) Excesso de carga;

6) Falta das marcas de calado ou impossibilidade de leitura das mesmas.

### 3.6 — Áreas abrangidas pelo anexo I da MARPOL 73/78:

1) Falta, séria deterioração ou falha no bom funcionamento do equipamento de filtragem hidrocarbonetos/água, do equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos ou do sistema de controlo e alarme de 15 ppm;

2) Capacidade restante do tanque de resíduos e ou de lamas insuficiente para a viagem prevista;

3) Inexistência do livro de registo de hidrocarbonetos;

4) Encanamento para a descarga de resíduos oleosos instalados sem autorização;

5) Falta do *dossier* dos relatórios das vistorias ou não conformidade desse *dossier* com a regra 13G(3)(b) da MARPOL 73/78.

### 3.7 — Áreas abrangidas pelo anexo II da MARPOL 73/78:

1) Falta do manual P&D;

2) Carregamento não classificado em categorias;

3) Inexistência do livro de registo de carga;

4) Transporte de substâncias semelhantes aos hidrocarbonetos que não satisfaça as regras ou efectuado sem um certificado devidamente alterado;

5) Encanamento para a descarga de resíduos oleosos instalados sem autorização.

### 3.8 — Áreas abrangidas pelo anexo V da MARPOL 73/78:

1) Inexistência de plano de gestão do lixo;

2) Inexistência de livro de registo do lixo;

3) O pessoal do navio não tem conhecimento das regras de eliminação/descarga do lixo previstos no plano de gestão do lixo.

### 3.9 — Áreas abrangidas pela STCW 78/95 e pela Directiva n.º 2008/106/CE:

1) Marítimos que não dispõem de qualquer certificado, de um certificado adequado, de uma dispensa válida ou

de prova documental de apresentação de um pedido de autenticação à administração do Estado de bandeira;

2) Prova de certificado obtido de forma fraudulenta ou cujo detentor não é a pessoa em nome da qual foi inicialmente emitido;

3) Incumprimento das prescrições aplicáveis relativas à lotação de segurança estabelecidas pela administração do Estado de bandeira;

4) Organização do serviço de quartos de navegação ou máquinas não conforme com as regras especificadas para o navio pela administração do Estado de bandeira;

5) Falta, num quarto, de pessoa qualificada para operar o equipamento essencial para a segurança da navegação, as radiocomunicações de segurança ou a prevenção da poluição marinha;

6) Impossibilidade de fornecer prova da aptidão para o desempenho das tarefas atribuídas aos marítimos em relação com a segurança do navio e a prevenção da poluição;

7) Impossibilidade de garantir tripulantes suficientemente repousados e aptos para o serviço do primeiro quarto, no início de uma viagem e para os quartos seguintes.

### 3.10 — Áreas abrangidas pelas Convenções da OIT:

1) Comida insuficiente para a viagem até ao próximo porto;

2) Água potável insuficiente para a viagem até ao próximo porto;

3) Condições excessivamente insalubres a bordo;

4) Falta de aquecimento na área de alojamento de um navio que opere em zonas onde as temperaturas possam ser excessivamente baixas;

5) Ventilação insuficiente nas áreas dos alojamentos de um navio;

6) Excesso de lixo, bloqueamento com equipamento ou carga ou outras condições de falta de segurança nas áreas de passagem/alojamento;

7) Provas claras de que o grau de cansaço do pessoal de quarto ou outro pessoal de serviço para o primeiro quarto e quartos seguintes compromete o seu desempenho.

3.11 — Áreas que podem não justificar uma detenção mas que implicam, por exemplo, a suspensão das operações de carga.

Qualquer falha no bom funcionamento (ou manutenção) do sistema de gases inertes, equipamento ou maquinaria relacionada com a carga é considerada justificação suficiente para suspender o carregamento.

## ANEXO XII

### Critérios mínimos para os inspectores

(a que se refere o artigo 5.º)

#### Parte A

1 — Os inspectores devem:

a) Dispor de conhecimentos teóricos adequados sobre os navios e suas operações e ter a experiência prática relevante;

b) Ser competentes em matéria de aplicação dos requisitos das convenções e dos procedimentos de inspecção pelo Estado do porto;

c) Adquirir esses conhecimentos e competências em matéria de aplicação das normas internacionais e comunitárias através de programas de formação documentados.

2 — Os inspectores devem, no mínimo:

a) Possuir qualificações adequadas, adquiridas numa instituição de estudos marítimos ou náuticos, e experiência relevante de serviço de mar na qualidade de oficial certificado, titular ou ex-titular de um certificado de competência STCW II/2 ou III/2 válido, sem limite no que diz respeito à zona de operações ou potência de propulsão ou arqueação; ou

b) Dispor de um diploma, reconhecido pela autoridade competente, de engenheiro naval, engenheiro mecânico ou engenheiro noutro ramo de engenharia relacionado com o sector marítimo e experiência profissional de um mínimo de cinco anos nessa qualidade; ou

c) Dispor de um diploma universitário ou equiparado relevante e ter sido adequadamente formados e certificados como inspectores de segurança de navios.

3 — Os inspectores devem ter:

a) Completado um mínimo de um ano de serviço como inspector do Estado de bandeira afecto à inspecção e à certificação de navios em conformidade com as convenções ou estar envolvido no acompanhamento das actividades de organizações reconhecidas às quais tenham sido delegadas funções oficiais; ou

b) Adquirido um nível de competência equivalente em virtude de ter seguido uma formação no terreno de pelo menos um ano através da participação em inspecções pelo Estado do porto sob a orientação de inspectores experientes do Estado do porto.

4 — Os inspectores que se integrem nas categorias mencionadas na alínea a) do ponto 2 devem ter adquirido uma experiência marítima de pelo menos cinco anos, que inclua períodos de serviço no mar como, respectivamente, oficial de convés ou oficial de máquinas, ou como inspector do Estado de bandeira ou como inspector-assistente do Estado do porto. Essa experiência inclui um período de pelo menos dois anos no mar como oficial de convés ou oficial de máquinas.

5 — Os inspectores devem ter capacidade de expressão oral e escrita com o pessoal navegante na língua mais correntemente falada no mar.

6 — Os inspectores que não preencham os critérios atrás referidos são também aceites se, em 23 de Abril de 2009, estiverem ao serviço da DGRM e afectos à inspecção pelo Estado do porto.

7 — Os inspectores que efectuem as inspecções referidas nos n.ºs 1 e 2 do artigo 19.º do presente decreto-lei devem dispor das qualificações adequadas, incluindo conhecimentos teóricos e experiência prática suficientes no domínio da protecção do transporte marítimo. As referidas qualificações devem, normalmente, incluir:

a) Uma boa compreensão da problemática da protecção do transporte marítimo e da sua aplicação às operações a controlar;

b) Um bom conhecimento prático do funcionamento das tecnologias e técnicas de protecção;

c) Conhecimento dos princípios, procedimentos e técnicas de inspecção;

d) Conhecimento prático das operações a controlar.

#### Parte B

O cartão de identificação dos inspectores deve conter as seguintes informações:

a) Nome da entidade emissora;

b) Nome completo do detentor do cartão de identificação;

c) Fotografia actual do detentor do cartão de identificação;

d) Assinatura do detentor do cartão de identificação;

e) Declaração autorizando o detentor a efectuar inspecções de navios ao abrigo do presente decreto-lei e os actos previstos no seu artigo 25.º, assim como os actos previstos no artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 226/2006, de 15 de Novembro;

f) Tradução no verso, em língua inglesa, dos elementos referidos nas alíneas anteriores.

#### ANEXO XIII

#### Dados a fornecer no âmbito da execução da monitorização

(a que se refere o artigo 39.º)

1 — A DGRM deve enviar à Comissão Europeia, até 1 de Abril de cada ano, os seguintes dados relativos ao ano transacto:

1.1 — Número de inspectores ao seu serviço no quadro da inspecção de navios pelo Estado do porto;

1.2 — Número total de navios distintos entrados nos portos nacionais. Este número equivale ao número de navios abrangidos pelo presente decreto-lei que entraram nos portos nacionais, contados uma única vez.

2 — Os dados referidos no n.º 1.1 anterior devem ser transmitidos à Comissão Europeia segundo o seguinte modelo:

Porto/área	Número de inspectores a tempo inteiro (A)	Número de inspectores a tempo parcial <sup>(1)</sup> (B)	Conversão de (B) para tempo inteiro (C)	Total (A+C)
Porto X/ou Área Y . . . .				
Porto Y/ou Área X . . . .				
<i>Total . . . . .</i>				

<sup>(1)</sup>No caso dos inspectores que trabalhem no domínio da inspecção pelo Estado do porto apenas a tempo parcial, a DGRM converterá o número total desses inspectores no número equivalente de inspectores a tempo inteiro. Quando o mesmo inspector trabalhar em mais de um porto ou área geográfica, o equivalente do tempo parcial aplicável deve ser contabilizado em cada porto.

3 — Os referidos dados devem ser fornecidos a nível nacional e para cada um dos portos nacionais. Para efeitos do presente anexo, deve entender-se por porto um porto específico, ou a área geográfica coberta por um inspector ou uma equipa de inspectores, área essa que pode incluir vários portos, se adequado.

4 — A DGRM deve:

a) Enviar semestralmente à Comissão Europeia uma lista das escalas de cada um dos navios, com excepção dos serviços regulares de ferry-boats de passageiros ou mercadorias, que entraram nos portos nacionais, com indicação, para cada navio, do respectivo número IMO, da data de chegada e do porto. Esta lista é fornecida na forma de uma folha de cálculo informática que permita a extracção e o tratamento automático da informação acima mencionada. A lista é fornecida no prazo de quatro meses a contar do fim do período a que os dados dizem respeito; e

b) Fornecer à Comissão Europeia uma lista separada dos serviços regulares de ferry-boats de passageiros e dos serviços regulares de ferry-boats de mercadorias referidos na alínea anterior num prazo não superior a seis meses, a contar a partir de 1 de Janeiro de 2011 e, posteriormente, sempre que se verifique uma alteração nesses serviços. Para cada navio, a lista deve conter o respectivo número IMO, o nome e o trajecto efectuado pelo navio. A lista é fornecida na forma de uma folha de cálculo informática que permita a extracção e o tratamento automático da informação acima mencionada.

## Decreto-Lei n.º 62/2012

de 14 de março

No âmbito do Compromisso Eficiência, o XIX Governo Constitucional determinou as linhas gerais do Plano de Redução e Melhoria da Administração Central (PREMAC), afirmando que o primeiro e mais importante impulso do Plano deveria, desde logo, ser dado no processo de preparação das leis orgânicas dos ministérios e dos respetivos serviços.

Trata-se de algo absolutamente estruturante, por um lado, para o início de uma nova fase da reforma da Administração Pública, no sentido de a tornar eficiente e racional na utilização dos recursos públicos e, por outro, para o cumprimento dos objetivos de redução da despesa pública a que o País está vinculado. Com efeito, mais do que nunca, a concretização simultânea dos objetivos de racionalização das estruturas do Estado e de melhor utilização dos seus recursos humanos é crucial no processo de modernização e de otimização do funcionamento da Administração Pública.

Importava decididamente repensar e reorganizar a estrutura do Estado, no sentido de lhe dar uma maior coerência e capacidade de resposta no desempenho das funções que deverá assegurar, eliminando redundâncias e reduzindo substancialmente os seus custos de funcionamento.

O Decreto-Lei n.º 2/2008, de 4 de janeiro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 66/2009, de 20 de março, e 69/2010, de 16 de junho, definiu o modelo de governação dos instrumentos de programação do desenvolvimento rural para o período de 2007 a 2013, financiados pelo Fundo Europeu Agrícola de Desenvolvimento Rural (FEADER), e estabeleceu a estrutura orgânica relativa ao exercício das respetivas funções de gestão, controlo, informação, acompanhamento e avaliação, nos termos dos regulamentos comunitários aplicáveis.

Neste âmbito, e em consonância com a reestruturação operada no Ministério da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território, o presente diploma procede à integração do Programa da Rede Rural Nacional (PRRN) na autoridade de gestão do Programa de Desenvolvimento Rural do Continente (PRODER) e à extinção da autoridade de gestão do PRRN.

Com efeito, a integração numa única estrutura de missão destes dois Programas é uma opção natural, na medida em que ambos apresentam características de transversalidade comuns a diversos sectores da governação, das quais resulta uma relação direta que impõe um tratamento coerente e conjunto no plano legislativo, institucional e orgânico.

Nestes termos, a existência de uma única estrutura de missão para a gestão e execução dos programas PRODER e PRRN permitirá uma coordenação operacional integrada

e, consequentemente, a melhoria de redes integradas de informação, a maior e melhor captação de meios financeiros para a execução de programas e a promoção de uma atuação ágil e funcional.

A presente fusão de estruturas visa a melhoria dos serviços públicos e os concomitantes ganhos de eficiência através da sua racionalização, diminuindo significativamente os custos e libertando montantes para as atividades e programas nucleares, de acordo com aquelas que são as reais expectativas e interesses dos cidadãos em geral e dos agentes envolvidos em cada área em particular.

Finalmente, procede-se à atualização das designações das entidades referidas no Decreto-Lei n.º 2/2008, de 4 de janeiro, em consonância com as modificações operadas pelo presente decreto-lei.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas e a Associação Nacional de Municípios Portugueses.

Assim:

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

### Artigo 1.º

#### Objeto

O presente diploma integra a gestão do Programa da Rede Rural Nacional (PRRN) na autoridade de gestão do Programa de Desenvolvimento Rural do Continente (PRODER) e extingue a autoridade de gestão do PRRN, procedendo à terceira alteração ao Decreto-Lei n.º 2/2008, de 4 de janeiro.

### Artigo 2.º

#### Alteração ao Decreto-Lei n.º 2/2008, de 4 de janeiro

Os artigos 11.º e 20.º do Decreto-Lei n.º 2/2008, de 4 de janeiro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 66/2009, de 20 de março, e 69/2010, de 16 de junho, passam a ter a seguinte redação:

#### «Artigo 11.º

[...]

- 1 — .....
- a) Autoridade de gestão do PRODER e do PRRN;  
 b) .....  
 c) .....  
 d) (Revogada.)

2 — .....

### Artigo 20.º

#### Órgão de gestão e gestor do PRRN

- 1 — O órgão de gestão do PRRN é a autoridade de gestão do PRODER e do PRRN.  
 2 — O gestor do PRODER é, por inerência, gestor do PRRN.  
 3 — (Revogado.)  
 4 — .....»