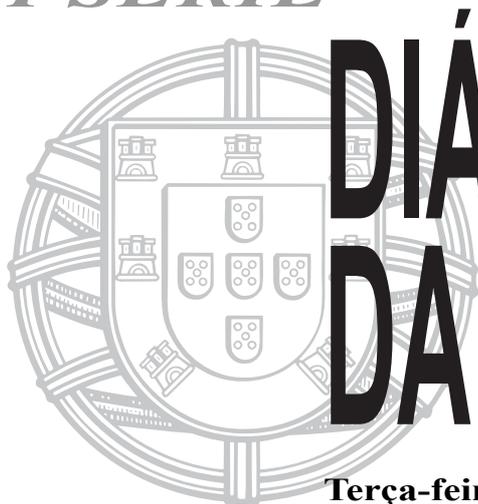


I SÉRIE



DIÁRIO DA REPÚBLICA

Terça-feira, 6 de março de 2012

Número 47

ÍNDICE

Ministério da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território

Decreto-Lei n.º 51/2012:

Transpõe a Directiva n.º 2009/21/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativa ao cumprimento das obrigações do Estado de bandeira, destinada a reforçar a segurança marítima e a prevenção da poluição causada por navios, mediante a adopção de um conjunto de regras a serem seguidas pelos Estados de bandeira em várias circunstâncias da exploração dos navios, aumentando a transparência e qualidade da actuação das suas administrações marítimas e o controlo sobre os navios das suas bandeiras.

946

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

Decreto-Lei n.º 51/2012

de 6 de março

A segurança do transporte marítimo de mercadorias e de passageiros bem como a protecção do meio ambiente devem ser asseguradas de forma permanente e eficaz.

O compromisso para com esse objectivo espelha-se na ratificação por 164 Estados membros da Organização Marítima Internacional (OMI) das convenções relativas à segurança marítima e à prevenção da poluição causada pelos navios. Porém, não obstante o compromisso dos Estados, o nível efectivo de segurança dos navios e de prevenção da poluição por eles causada varia consideravelmente de uma bandeira para outra.

Continuam a navegar por todo o mundo navios que não cumprem as normas e regras internacionais a que estão sujeitos, representando um risco permanente para os oceanos, traduzido na ocorrência de acidentes e incidentes marítimos que originam a perda de vidas humanas e a poluição do meio marinho, provocando ainda pesados prejuízos económicos, danos ambientais e inquietações na população. Esta actuação contribui, também, negativamente e significativamente, para o desenvolvimento de uma concorrência desleal entre as empresas de transporte marítimo, uma vez que os navios que não cumprem, ou cumprem defeituosamente, as normas e regras são principalmente explorados por quem procura obter vantagem comercial da exploração desses navios.

Esta realidade foi evidenciada em 2003 pelo sector marítimo e, sobretudo, pelos ministros de 34 Estados da região do Atlântico e do Pacífico reunidos em Vancouver em finais de 2004, na 2.ª Conferência Ministerial Conjunta dos Memorandos de Entendimento de Paris e de Tóquio sobre o controlo de navios pelo Estado do porto. Na declaração conjunta de Vancouver ficou bem patente que a exploração de navios que não cumprem as normas e regras continua a ser uma realidade em certas regiões, pelo que é necessário tomar outras medidas para combater a actuação dos armadores e das companhias que continuam a desenvolver as suas actividades de forma irresponsável, sem terem em conta as regras internacionais e as práticas de segurança estabelecidas neste contexto.

A perda de vidas humanas, a perda de navios e a poluição que está muitas vezes associada resultam, em larga medida, do facto de certas administrações marítimas dos Estados de bandeira não terem em conta a sua principal responsabilidade, que é a de garantir que os navios autorizados a arvorar a sua bandeira estejam conformes com as convenções internacionais.

Para o efeito, foi aprovada, no âmbito do denominado «III Pacote de Segurança Marítima», a Directiva n.º 2009/21/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativa ao cumprimento das obrigações do Estado de bandeira.

Aquela directiva visa o reforço da segurança marítima e da prevenção da poluição por navios, através do cumprimento efectivo pelos Estados de bandeira dos deveres estabelecidos nas convenções internacionais relativas à segurança marítima e à prevenção da poluição, adoptados pela OMI, através de um conjunto de regras a serem seguidas por esses Estados em várias circunstâncias da exploração dos navios, aumentando a transparência e a

qualidade da actuação das suas administrações marítimas e o controlo sobre os navios das suas bandeiras.

De entre estas regras salientam-se a obrigação da administração marítima nacional aplicar um sistema de gestão da qualidade das suas actividades operacionais, certificado de acordo com normas internacionais, a obrigação de integração no esquema voluntário de auditorias da OMI, pelo menos a cada sete anos, e a avaliação e verificação contínuas do cumprimento efectivo pela administração marítima nacional das suas obrigações internacionais.

Assim:

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

Artigo 1.º

Objecto

1 — O presente decreto-lei transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2009/21/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho Europeu, de 23 de Abril de 2009, relativa ao cumprimento das obrigações do Estado de bandeira.

2 — O presente decreto-lei estabelece normas destinadas a garantir que o Estado Português cumpre de forma eficaz e coerente as suas obrigações enquanto Estado de bandeira, contribuindo para o reforço da segurança marítima e para a prevenção da poluição causada pelos navios que arvoram a bandeira nacional.

Artigo 2.º

Definições

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

a) «Administração marítima nacional», a Direcção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), a quem compete assegurar a aplicação adequada das disposições das convenções da Organização Marítima Internacional (OMI) referidas no artigo 3.º;

b) «Auditoria da OMI», a auditoria realizada nos termos do disposto na Resolução A.974 (24), aprovada pela Assembleia da OMI, em 1 de Dezembro de 2005, que, para efeitos do presente decreto-lei, abrange apenas as actividades do Estado de bandeira;

c) «Certificados», os certificados oficiais emitidos em relação às convenções aplicáveis da OMI;

d) «Estado de bandeira», o Estado que, através de legislação pertinente e de uma administração marítima nacional, autoriza um navio a arvorar a sua bandeira;

e) «Inspector qualificado do Estado de bandeira», uma pessoa designada pela administração marítima nacional a efectuar vistorias e inspecções relacionadas com os certificados e que preencha os critérios de qualificação e independência especificados no anexo I ao presente decreto-lei e que dele faz parte integrante;

f) «Navio», um navio ou uma embarcação que arvore a bandeira de um Estado membro abrangido pelas convenções aplicáveis da OMI e em relação ao qual seja exigido um certificado;

g) «Organização reconhecida», uma organização reconhecida nos termos 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 e para as actividades relevantes das administrações marítimas.

Artigo 3.º

Convenções da OMI

Para efeitos do presente decreto-lei, entende-se por Convenções da OMI 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 (LL 66);
- b) A Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios, de 1969 (ITC 69);
- c) A Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, de 1973, e o seu Protocolo, de 1978 (MARPOL 73/78);
- d) A Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, de 1972 (COLREG 72);
- e) A Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974 (SOLAS 74);
- f) A Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos, de 1978 (STCW 78/95).

Artigo 4.º

Autorização para um navio operar

1 — A administração marítima nacional, antes de autorizar a operação de um navio que arvore a bandeira portuguesa, toma as medidas adequadas para se certificar que o navio em causa respeita as regras e os regulamentos nacionais e internacionais aplicáveis, incluindo designadamente a verificação da informação sobre os registos de segurança do navio.

2 — Caso seja necessário, a administração marítima nacional consulta a administração do Estado de bandeira anterior do navio para determinar se existem deficiências ou questões de segurança por resolver.

Artigo 5.º

Colaboração com outras administrações marítimas

Sempre que outro Estado de bandeira solicite informações sobre um navio que tenha arvorado anteriormente a bandeira nacional, a administração marítima nacional faculta, prontamente, a esse Estado dados sobre as deficiências por resolver e quaisquer outras informações relevantes relacionadas com a segurança do navio, tendo em consideração o estabelecido no Regulamento (CE) n.º 789/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Abril de 2004.

Artigo 6.º

Conservação de dados relativos a navios nacionais

Compete à administração marítima nacional assegurar que os seguintes dados sobre os navios que arvoram a bandeira nacional sejam mantidos e estejam prontamente acessíveis para efeitos do presente decreto-lei:

- a) Identificação do navio;
- b) Datas das vistorias, incluindo vistorias adicionais e complementares eventualmente realizadas, e das auditorias;
- c) Identificação das organizações reconhecidas envolvidas na certificação e na classificação do navio;

d) Identificação da autoridade competente que inspecionou o navio nos termos das disposições relativas ao controlo pelo Estado do porto e datas das inspecções;

e) Resultado das inspecções efectuadas no âmbito do controlo pelo Estado do porto;

f) Informações sobre acidentes marítimos;

g) Identificação dos navios que tenham deixado de arvorar a bandeira nacional nos últimos 12 meses.

Artigo 7.º

Detenção de navios de bandeira nacional

Sempre que tome conhecimento de que um navio que arvora a bandeira nacional foi detido por um Estado do porto, a administração marítima nacional age de acordo com as orientações estabelecidas no anexo II ao presente decreto-lei e que dele faz parte integrante, assegurando desta forma que o navio detido foi objecto das medidas necessárias para dar cumprimento às regras e aos regulamentos nacionais e internacionais aplicáveis.

Artigo 8.º

Sistema de gestão para a qualidade

1 — A administração marítima nacional é responsável por desenvolver e gerir um sistema de gestão para a qualidade das actividades operacionais relacionadas com o Estado de bandeira.

2 — O sistema de gestão referido no número anterior deve entrar em funcionamento, com a colaboração da Comissão Técnica do Registo Internacional de Navios da Madeira (CTMAR) nas matérias da sua intervenção, até ao dia 17 de Junho de 2012.

3 — O sistema de gestão para a qualidade deve ser certificado de acordo com as normas de qualidade aplicáveis a nível internacional.

Artigo 9.º

Sistema voluntário de auditorias da OMI

1 — Compete ao membro do Governo responsável pela área do mar solicitar ao Secretário-Geral da OMI, até 1 de Janeiro de 2016, a realização de uma auditoria da OMI, cujo âmbito abranja as actividades previstas no presente decreto-lei.

2 — O resumo dos resultados da auditoria da OMI é publicitado na página electrónica da administração marítima nacional.

Artigo 10.º

Comunicação de informações e relatórios

1 — Sempre que Portugal, como Estado de bandeira, figure na lista negra ou figure, durante dois anos consecutivos, na lista cinzenta, tal como publicado no relatório anual mais recente do Memorando do Acordo de Paris sobre o controlo dos navios pelo Estado do porto, a administração marítima nacional envia à Comissão Europeia, no prazo de quatro meses após a publicação do referido relatório anual, um relatório sobre o seu desempenho como Estado de bandeira.

2 — O relatório referido no número anterior identifica e analisa as principais razões do incumprimento que conduziram às detenções e às deficiências que motivaram a

inclusão de Portugal, como Estado de bandeira, na lista negra ou na lista cinzenta.

3 — Compete à administração marítima nacional comunicar à OMI as informações exigidas pelas disposições das convenções referidas no artigo 3.º

Artigo 11.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 22 de Dezembro de 2011. — *Pedro Passos Coelho* — *Vitor Louçã Rabaça Gaspar* — *Paulo de Sacadura Cabral Portas* — *José Pedro Correia de Aguiar-Branco* — *Álvaro Santos Pereira* — *Maria de Assunção Oliveira Cristas Machado da Graça*.

Promulgado em 12 de Janeiro de 2012.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 16 de Janeiro de 2012.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

ANEXO I

Critérios mínimos relativamente aos inspectores do Estado de bandeira

[a que se refere a alínea e) do artigo 2.º]

PARTE A

1 — Os inspectores devem possuir autorização da administração marítima nacional para realizar as vistorias e inspecções previstas nas convenções da OMI referidas no artigo 3.º

2 — Os inspectores devem possuir conhecimentos teóricos adequados e experiência prática de navios e suas operações, assim como do disposto nas prescrições nacionais e internacionais pertinentes. Tais conhecimentos e experiência devem ser adquiridos através de programas de formação documentados.

3 — Os inspectores devem, no mínimo, alternativamente:

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;

b) Dispor de um diploma de engenheiro naval, engenheiro mecânico ou engenheiro noutra 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 sido adequadamente formados e diplomados como inspectores de segurança de navios.

4 — Os inspectores que se integrem nas categorias mencionadas na alínea a) do ponto 3 devem ter adquirido uma experiência marítima de pelo menos cinco anos, que

inclua períodos de serviço no mar na qualidade de oficiais da secção de convés ou da secção de máquinas.

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

6 — Os inspectores não podem ter um interesse comercial no navio a inspecionar nem ser empregados de — nem realizar trabalhos para — organizações não estatais que efectuem vistorias obrigatórias por lei ou para fins de classificação ou que emitem certificados para navios.

7 — Os inspectores que não preencham os critérios atrás referidos são também aceites se, em 31 de Dezembro de 2011, estiverem ao serviço da administração marítima nacional e autorizados por esta a realizarem as vistorias e inspecções previstas nas convenções da OMI referidas no artigo 3.º ou as inspecções no âmbito do controlo pelo Estado do porto.

PARTE B

O cartão de identificação dos inspectores do Estado de bandeira 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 as vistorias e inspecções de navios que arvoram a bandeira nacional;
- f) Tradução no verso, em língua inglesa, dos elementos referidos nas alíneas anteriores.

ANEXO II

Linhas de orientação para as acções subsequentes à detenção de navios pelo Estado do porto

(a que se refere o artigo 7.º)

1 — Detenção pelo Estado do porto:

1.1 — Sempre que a administração marítima nacional tome conhecimento de que um navio que arvora a bandeira nacional foi detido pelo Estado do porto, responsabiliza-se por tomar as medidas correctivas adequadas para que o navio passe a cumprir as regras e regulamentos nacionais e internacionais aplicáveis.

Entre essas medidas, incluem-se as que a seguir se descrevem:

2 — Acções imediatas:

2.1 — Logo que for informado da detenção do navio, a administração marítima nacional entra em contacto com a companhia (a companhia para efeitos do Código Internacional para a Gestão da Segurança (ISM)) e com o Estado do porto, de modo a determinar, na medida do possível, as circunstâncias exactas da detenção.

2.2 — Com base nas informações obtidas, a administração marítima nacional considera qual a acção imediata necessária para que o navio passe a respeitar as prescrições. A administração marítima nacional pode considerar que algumas deficiências podem ser prontamente corrigidas e a sua rectificação confirmada pelo Estado do porto (por exemplo, uma jangada salva-vidas que precisa de ser reparada). Nesses casos, a administração marítima nacional

pede ao Estado do porto a confirmação de que as deficiências foram corrigidas.

2.3 — Relativamente a deficiências mais graves, em particular deficiências estruturais e outras verificadas em domínios cobertos por certificados emitidos por uma organização reconhecida em nome da administração marítima nacional, a administração marítima nacional determina a realização de uma inspecção por um dos seus inspectores ou delega na organização reconhecida essa inspecção. Inicialmente, esta inspecção deve incidir nos domínios em que foram registadas deficiências pelo Estado do porto. Se o inspector da administração marítima nacional ou o perito da organização reconhecida o considerar necessário, a inspecção pode depois dar lugar a uma nova vistoria completa aos aspectos cobertos pelos certificados pertinentes.

2.4 — Nos casos em que tenha sido a organização reconhecida a efectuar a inspecção referida no ponto anterior, o seu perito deve dar conta à administração marítima nacional das acções efectuadas e do estado do navio após a inspecção, para que a administração marítima nacional possa determinar as eventuais medidas posteriores que considere necessárias.

2.5 — Caso a inspecção pelo Estado do porto tenha sido suspensa nos termos do n.º 5 do artigo 19.º da Directiva n.º 2009/16/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto, a administração marítima nacional trata de organizar uma nova vistoria ao navio no que respeita aos certificados relativos aos domínios em que foram registadas deficiências pelo Estado do porto, assim como em relação a quaisquer outros domínios em que posteriormente se constate a existência de deficiências. A administração marítima nacional efectua directamente essa vistoria ou delega na organização reconhecida a sua realização, sendo que neste último caso é exigido ao perito da OR um relatório completo e, se for caso disso, a confirmação da realização de uma vistoria na sequência da qual todas as deficiências foram rectificadas. Com base no relatório elaborado pelo inspector da administração marítima ou pelo perito da organização reconhecida, a administração marítima nacional confirma ao Estado do porto, caso considere a situação satisfatória, que o navio está conforme com todas as prescrições dos regulamentos e convenções internacionais pertinentes.

2.6 — Nos casos especialmente graves de incumprimento dos regulamentos e convenções internacionais, a administração marítima nacional envia sempre um inspector próprio para efectuar ou supervisionar as inspecções e vistorias mencionadas nos pontos 2.3 a 2.5, não delegando na organização reconhecida essa intervenção.

2.7 — A menos que se aplique o disposto no ponto 2.10, a administração marítima nacional exige à companhia que tome medidas correctivas para pôr o navio conforme com os regulamentos e convenções internacionais aplicáveis antes de ser autorizado a deixar o porto em que foi detido (para além das medidas correctivas exigidas pelo Estado do porto). Caso as ditas medidas correctivas não sejam tomadas, os certificados pertinentes serão retirados pela administração marítima nacional, sendo esta decisão previamente comunicada à CTMAR, no caso dos navios registados no Registo Internacional de Navios da Madeira.

2.8 — A administração marítima nacional deve analisar em que medida as deficiências registadas pelo Estado do porto e detectadas após a inspecção/vistoria efectuada pela administração marítima nacional ou pela organização

reconhecida em seu nome, indicam uma falha do sistema de gestão da segurança do navio e da companhia. Se necessário, a administração marítima nacional deve providenciar a realização de uma nova auditoria ao navio e ou à companhia e, em articulação com o Estado do porto, decidir se essa nova auditoria se deve realizar antes de o navio ser autorizado a deixar o porto onde foi detido.

2.9 — A administração marítima nacional, em todas as circunstâncias, articula a sua acção e coopera com o Estado do porto como modo de garantir a rectificação das deficiências detectadas e dar uma resposta tão rápida quanto possível a todos os pedidos de esclarecimento do Estado do porto.

2.10 — Caso as deficiências não possam ser rectificadas no porto onde o navio foi detido e o Estado do porto autorize o navio, nos termos do n.º 1 do artigo 21.º da Directiva n.º 2009/16/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto, a seguir até um estaleiro de reparação, a administração marítima nacional articula-se com o Estado do porto para determinar as condições em que pode ser efectuada essa viagem e confirma essas condições por escrito.

2.11 — Caso o navio não cumpra as condições mencionadas no ponto 2.10 ou não se apresente no estaleiro de reparação acordado, a administração marítima nacional pede, de imediato, explicações à companhia e avalia a hipótese de retirar os certificados ao navio. Além disso, a administração marítima nacional procede a uma vistoria adicional ao navio, na primeira oportunidade.

2.12 — Se, de acordo com as informações disponíveis, a administração marítima nacional considere que a detenção é injustificada, dá a conhecer as suas reservas ao Estado do porto e articula-se com a companhia para decidirem em conjunto se deve ser accionado o procedimento de recurso previsto pelo Estado do porto.

3 — Acções subsequentes:

3.1 — Dependendo da gravidade das deficiências detectadas e das medidas imediatas tomadas, a administração marítima nacional deve, além disso, considerar a possibilidade de efectuar uma vistoria adicional ao navio após o levantamento da detenção. Essa vistoria adicional deve incluir uma avaliação da eficácia do sistema de gestão da segurança. É aconselhável que a administração marítima nacional efectue a vistoria adicional ao navio no prazo de 12 semanas após ter sido informado da sua detenção. As despesas relativas a essa vistoria adicional são suportadas pela companhia. Caso tenha programada uma vistoria obrigatória por lei ao navio no prazo de três meses, a administração marítima nacional pode considerar a hipótese de adiar a vistoria adicional até essa altura.

3.2 — Adicionalmente, a administração marítima nacional deve considerar a hipótese de efectuar uma nova auditoria à companhia envolvida. A administração marítima nacional deve igualmente examinar o historial de inspecções de outros navios sob a responsabilidade da mesma companhia, para verificar se existem falhas comuns em toda a frota dessa companhia.

3.3 — Caso o navio tenha sido justificadamente detido mais de uma vez nos últimos dois anos, a acção imediata deve ser mais urgente e, de qualquer modo, a administração marítima nacional efectua uma inspecção adicional no prazo de seis semanas após ter sido informado da detenção.

3.4 — Se da detenção do navio resultar também uma proibição de acesso nos termos do artigo 16.º da Directiva n.º 2009/16/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto, a administração marítima nacional efectua uma vistoria adicional e toma todas as medidas necessárias para garantir que a companhia coloca o navio conforme com todas as convenções e regulamentos aplicáveis. Quando considerar satisfatória a situação do navio, a administração marítima nacional fornece à companhia um documento que o ateste.

3.5 — Depois de executadas todas as medidas correctivas destinadas a tornar o navio conforme com as regras e convenções internacionais aplicáveis, a administração marítima nacional envia um relatório à OMI, em conformidade com a Regra 19(d), Capítulo I, da Convenção SOLAS 74, conforme alterada, e com o parágrafo 5.2 da Resolução A.787 (19) da OMI, conforme alterada.

4 — Vistoria adicional:

4.1 — A vistoria adicional atrás mencionada deve incluir um exame suficientemente aprofundado dos elementos a seguir elencados, para que o inspector da administração marítima nacional possa considerar que o navio, os seus equipamentos e a sua tripulação cumprem todas as regras e convenções internacionais que lhes são aplicáveis:

Certificados e documentos;
Estrutura do casco e equipamento;
Condições de atribuição das linhas de carga;

Máquina e sistemas principais;
Limpeza dos espaços de máquinas;
Meios de salvação;
Protecção contra incêndios;
Equipamento de navegação;
Movimentação da carga e equipamentos de carga;
Equipamento de radiocomunicações;
Equipamento eléctrico;
Prevenção da poluição;
Condições de vida e de trabalho;
Lotação;
Certificação da tripulação;
Segurança dos passageiros;

Requisitos operacionais, incluindo a comunicação entre os membros da tripulação, os exercícios, a formação, as operações da ponte e da casa das máquinas e a segurança.

4.2 — A vistoria deve também incidir, pelo menos, nos elementos previstos para uma inspecção expandida especificados no anexo VII da Directiva n.º 2009/16/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto. Os inspectores da administração marítima nacional não devem abster-se de incluir, se o considerarem necessário, ensaios funcionais de elementos como as jangadas salva-vidas e seus processos de lançamento, máquinas principal e auxiliares, tampas de escotilha, principais sistemas de alimentação eléctrica e de esgoto.

I SÉRIE



Diário da República Eletrónico:

Endereço Internet: <http://dre.pt>

Contactos:

Correio eletrónico: dre@incm.pt

Tel.: 21 781 0870

Fax: 21 394 5750