



I - A
S É R I E

Esta 1.^a série do *Diário da República* é constituída pelas partes A e B

DIÁRIO DA REPÚBLICA

Nos termos do Despacho Normativo n.º 50/98, de 9 de Julho, este *Diário da República*, de cor diferente da habitual, integra-se nas Comemorações do Ano Internacional dos Oceanos e à realização, em Lisboa, da EXPO 98.

S U M Á R I O

Ministério dos Negócios Estrangeiros

Decreto n.º 19/98:

Aprova, para adesão, as emendas ao anexo I ao Protocolo de 1978 da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973 (MARPOL 73/78), adoptadas pela Resolução MEPC 52 (32) 3097

Decreto n.º 20/98:

Aprova, para adesão, as emendas de 1992, adoptadas pela Resolução MEPC 51(32) da Organização Marítima Internacional, ao anexo I ao Protocolo de 1978 da Convenção da Poluição por Navios, 1973 3103

Decreto n.º 21/98:

Aprova, para adesão, as emendas ao anexo da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974 (SOLAS 74), adoptadas pela Conferência SOLAS 1994, que se referem à introdução dos novos capítulos IX, X e XI, e as emendas ao apêndice do referido anexo 3106

Decreto n.º 22/98:

Aprova para adesão as emendas de 17 de Março de 1989, adoptadas pela Resolução MEPC 34 (27) ao anexo II do Protocolo de 1978, relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973 3112

Decreto n.º 23/98:

Aprova, para adesão, as emendas de 4 de Julho de 1991, adoptadas pela Resolução MEPC 47(31) da Organização Marítima Internacional, ao anexo I do Protocolo de 1978, relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios de 1973 3122

Ministério da Defesa Nacional

Decreto-Lei n.º 188/98:

Qualifica a fragata *D. Fernando II e Glória* como unidade auxiliar da Marinha 3136

Ministério do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território

Decreto-Lei n.º 189/98:

Regulamenta a Convenção Internacional das Linhas de Carga, 1966, aprovada, para adesão, pelo Decreto-Lei n.º 49 209, de 26 de Agosto de 1969 3137

Decreto-Lei n.º 190/98:

Aprova o Regulamento do Serviço Radioeléctrico das Embarcações 3141

Decreto-Lei n.º 191/98:

Estabelece o regime jurídico aplicável aos meios de salvação de embarcações nacionais 3151

Decreto-Lei n.º 192/98:

Identifica os ministérios competentes para aplicar e executar as regras previstas na Convenção MARPOL 73/78 3183

Decreto-Lei n.º 193/98:

Estabelece as disposições necessárias à aplicação do Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios e para a Prevenção da Poluição (Código ISM) aos navios e às companhias que os explorem 3185

Decreto-Lei n.º 194/98:

Estabelece o regime jurídico da cabotagem marítima ... 3187

Decreto-Lei n.º 195/98:

Aprova o Regulamento de Inspeção de Navios Estrangeiros (RINE), estabelecendo os procedimentos a observar pela Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos e capitánias dos portos, procedendo à transposição da Directiva n.º 95/21/CE, do Conselho, de 19 de Junho 3190

Decreto-Lei n.º 196/98:

Estabelece o regime jurídico da actividade dos transportes marítimos 3203

Decreto-Lei n.º 197/98:

Estabelece o regime jurídico da actividade dos transportes com embarcação de tráfego local 3205

Decreto-Lei n.º 198/98:

Estabelece o regime jurídico da actividade do gestor de navios 3208

Decreto-Lei n.º 199/98:

Aprova o Regulamento sobre Construção e Modificação das Embarcações de Pesca de Comprimento entre Perpendiculares Inferior a 12 m 3210

Decreto-Lei n.º 200/98:

Aprova o Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos Nacionais 3227

Ministério da Justiça

Decreto-Lei n.º 201/98:

Estabelece o estatuto legal do navio 3242

Decreto-Lei n.º 202/98:

Estabelece o regime da responsabilidade do proprietário do navio e disciplina a actuação das entidades que o representam. Revoga os artigos 492.º a 495.º e 509.º do Código Comercial 3245

Decreto-Lei n.º 203/98:

Regime jurídico da salvação marítima 3248

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Decreto n.º 19/98

de 10 de Julho

Nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo único

São aprovadas, para adesão, as emendas de 6 de Março de 1992 ao anexo I ao Protocolo de 1978 da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, cujo texto original em inglês e respectiva tradução para português seguem em anexo ao presente diploma.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 26 de Fevereiro de 1998. — *António Manuel de Oliveira Guterres* — *Jaime José Matos da Gama* — *João Cardona Gomes Cravinho*.

Assinado em 22 de Maio de 1998.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 24 de Maio de 1998.

O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres*.

ANNEX

Amendments to annex I of MARPOL 73/78

Regulation 1

Definitions

The following new paragraph 8, c), is inserted after the existing paragraph 8, b):

«c) Notwithstanding the provisions of subparagraph a) of this paragraph, conversion of an existing oil tanker to meet the requirements of regulation 13F ou 13G of this annex shall not be deemed to constitute a major conversion for the purpose of this annex.»

The following new regulations 13F and 13G are inserted after the existing regulation 13E:

«Regulation 13F

Prevention of oil pollution in the event of collision or stranding

1 — This regulation shall apply to oil tankers of 600 tons deadweight and above:

- a) For which the building contract is placed on or after 6 July 1993; or
- b) In the absence of a building contract, the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction on or after 6 January 1994; or
- c) The delivery of which is on or after 6 July 1996; or
- d) Which have undergone a major conversion:
 - i) For which the contract is placed after 6 July 1993; or
 - ii) In the absence of a contract, the construction work of which is begun after 6 January 1994; or
 - iii) Which is completed after 6 July 1996.

2 — Every oil tanker of 5,000 tons deadweight and above shall:

- a) In lieu of regulation 13E, as applicable, comply with the requirements of paragraph 3 unless it is subject to the provisions of paragraphs 4 and 5; and
- b) Comply, if applicable, with the requirements of paragraph 6.

3 — The entire cargo tank length shall be protected by ballast tanks or spaces other than cargo and fuel oil tanks as follows:

a) Wing tanks or spaces. — Wing tanks or spaces shall extend either for the full depth of the ship's side or from the top of the double bottom to the uppermost deck, disregarding a rounded gunwale where fitted. They shall be arranged such that the cargo tanks are located inboard of the moulded line of the side shell plating, nowhere less than the distance w which, as shown in figure 1, is measured at any cross-section at right angles to the side shell, as specified below:

$w = 0.5 + \frac{DW}{20,000}$ (m) or $w = 2.0$ m, whichever is the lesser

The minimum value of $w = 1.0$ m.

b) Double bottom tanks or spaces. — At any cross-section the depth of each double bottom tank or space shall be such that the distance h between the bottom of the cargo tanks and the moulded line of the bottom shell plating measured at right angles to the bottom shell plating as shown in figure 1 is not less than specified below:

$h = \frac{B}{15}$ (m) or $h = 2.0$ m, whichever is the lesser

The minimum value of $h = 1.0$ m.

c) Turn of the bilge area or at locations without a clearly defined turn of the bilge. — When the distances h and w are different, the distance w shall have preference at levels exceeding $1.5 h$ above the baseline as shown in figure 1.

d) The aggregate capacity of ballast tanks. — On crude oil tankers of 20,000 tons deadweight and above and product carriers of 30,000 tons deadweight and above, the aggregate capacity of wing tanks, double bottom tanks, forepeak tanks and afterpeak tanks shall not be less than the capacity of segregated ballast tanks necessary to meet the requirements of regulation 13. Wing tanks or spaces and double bottom tanks used to meet the requirements of regulation 13 shall be located as uniformly as practicable along the cargo tank length. Additional segregated ballast capacity provided for reducing longitudinal hull girder bending stress, trim, etc., may be located anywhere within the ship.

e) Suction wells in cargo tanks. — Suction wells in cargo tanks may protrude into the double bottom below the boundary line defined by the distance h provided that such wells are as small as practicable and the distance between the well bottom and bottom shell plating is not less than $0.5 h$.

f) Ballast and cargo piping. — Ballast piping and other piping such as sounding and vent piping to ballast tanks shall not pass through cargo tanks. Cargo piping and similar piping to cargo tanks shall not pass through ballast tanks. Exemptions to this requirement may be granted for short lengths of piping, provided that they are completely welded or equivalent.

4 — a) Double bottom tanks or spaces as required by paragraph 3, b), may be dispensed with, provided that the design of the tanker is such that the cargo and vapour pressure exerted on the bottom shell plating forming a single boundary between the cargo and the sea does not exceed the external hydrostatic water pressure, as expressed by the following formula:

$$f \cdot h_c \cdot \rho_c \cdot g + 100 \Delta_p \leq d_n \cdot \rho_s \cdot g$$

where:

- h_c = height of cargo in contact with the bottom shell plating in metres;
- ρ_c = maximum cargo density in t/m^3 ;
- d_n = minimum operating draught under any expected loading condition in metres;
- ρ_s = density of sea water in t/m^3 ;
- Δ_p = maximum set pressure of pressure/vacuum valve provided for the cargo tank in bars;
- f = safety factor = 1.1;
- g = standard acceleration of gravity (9.81 m/s^2).

b) Any horizontal partition necessary to fulfil the above requirements shall be located at a height of not less than $B/6$ or 6 metres, whichever is the lesser, but not more than $0.6D$, above the baseline where D is the moulded depth amidships.

c) The location of wing tanks or spaces shall be as defined in paragraph 3, a), except that, below a level $1.5h$ above the baseline where h is as defined in paragraph 3, b), the cargo tank boundary line may be vertical down to the bottom plating, as shown in figure 2.

5 — Other methods of design and construction of oil tankers may also be accepted as alternatives to the requirements prescribed in paragraph 3, provided that such methods ensure at least the same level of protection against oil pollution in the event of collision or stranding and are approved in principle by the Marine Environment Protection Committee based on guidelines developed by the Organization.

6 — For oil tankers of 20,000 tons deadweight and above the damage assumptions prescribed in regulation 25, 2, b), shall be supplemented by the following assumed bottom raking damage:

- a) Longitudinal extent:
 - i) Ships of 75,000 tons deadweight and above: $0.6L$ measured from the forward perpendicular;
 - ii) Ships of less than 75,000 tons deadweight: $0.4L$ measured from the forward perpendicular;
- b) Transverse extent: $B/3$ anywhere in the bottom;
- c) Vertical extent: breach of the outer hull.

7 — Oil tankers of less than 5,000 tons deadweight shall:

- a) At least be fitted with double bottom tanks or spaces having such a depth that the distance h specified in paragraph 3, b), complies with the following:

$$h = \frac{B}{15} \text{ (m) with a minimum value of } h = 0.76 \text{ m}$$

in the turn of the bilge area and at locations without a clearly defined turn of the bilge, the

cargo tank boundary line shall run parallel to the line of the mid-ship flat bottom as shown in figure 3; and

- b) Be provided with cargo tanks so arranged that the capacity of each cargo tank does not exceed 700 m^3 unless wing tanks or spaces are arranged in accordance with paragraph 3, a), complying with the following:

$$w = 0.4 + \frac{2.4 DW}{20,000} \text{ (m)}$$

with a minimum value of $w = 0.76 \text{ m}$.

8 — Oil shall not be carried in any space extending forward of a collision bulkhead located in accordance with regulation II-1/11 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended. An oil tanker that is not required to have a collision bulkhead in accordance with that regulation shall not carry oil in any space extending forward of the transverse plane perpendicular to the centreline that is located as if it were a collision bulkhead located in accordance with that regulation.

9 — In approving the design and construction of oil tankers to be built in accordance with the provisions of this regulation, Administrations shall have due regard to the general safety aspects including the need for the maintenance and inspections of wing and double bottom tanks or spaces.

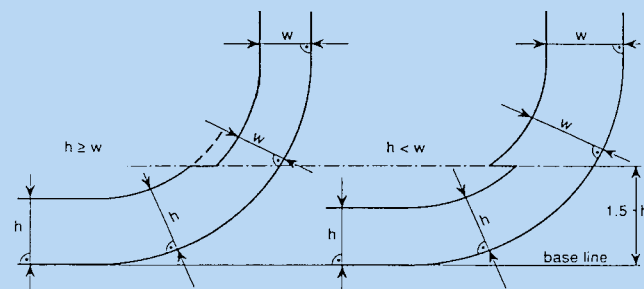


Figure 1 — Cargo tank boundary lines for the purpose of paragraph 3

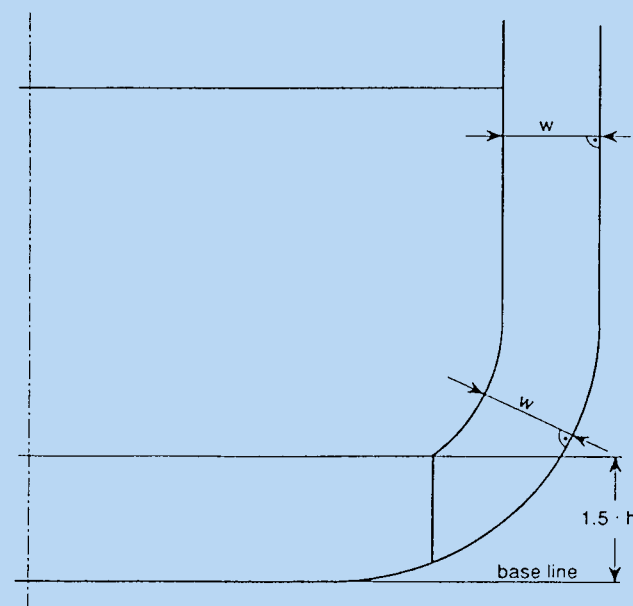


Figure 2 — Cargo tank boundary lines for the purpose of paragraph 4

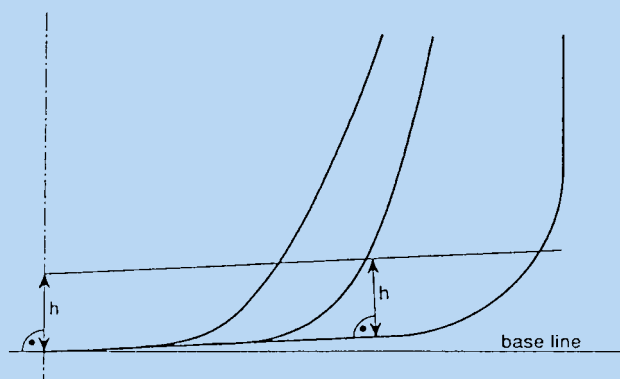


Figure 3 — Cargo tank boundary lines for the purpose of paragraph 7

Regulation 13G

Prevention of oil pollution in the event of collision or stranding — Measures for existing tankers

1 — This regulation shall:

- a) Apply to crude oil tankers of 20,000 tons deadweight and above and to product carriers of 30,000 tons deadweight and above, which are contracted, the keels of which are laid, or which are delivered before the dates specified in regulation 13F, 1, of this annex; and
- b) Not apply to oil tankers complying with regulation 13F of this annex, which are contracted, the keels of which are laid, or are delivered before the dates specified in regulation 13F, 1, of this annex; and
- c) Not apply to oil tankers covered by subparagraph a) above which comply with regulation 13F, 3, a), and b), or 13F, 4, or 13F, 5, of this annex, except that the requirement for minimum distances between the cargo tank boundaries and the ship side and bottom plating need not be met in all respects. In that event, the side protection distances ⁽¹⁾ shall not be less than those specified in the International Bulk Chemical Code for type 2 cargo tank location and the bottom protection shall comply with regulation 13E, 4, b), of this annex.

2 — The requirements of this regulation shall take effect as from 6 July 1995.

3 — a) An oil tanker to which this regulation applies shall be subject to an enhanced programme of inspections during periodical, intermediate and annual surveys, the scope and frequency of which shall at least comply with the guidelines developed by the Organization.

b) An oil tanker over five years of age to which this regulation applies shall have on board, available to the competent authority of any Government of a State Party to the present Convention, a complete file of the survey reports, including the results of all scantling measurement required, as well as the statement of structural work carried out.

c) This file shall be accompanied by a condition evaluation report, containing conclusions on the structural condition of the ship and its residual scantlings, endorsed to indicate that it has been accepted by or on behalf of the flag Administration. This file and condition evaluation report shall be prepared in a standard format as contained in the guidelines developed by the Organization.

4 — An oil tanker not meeting the requirements of a new oil tanker as defined in regulation 1, 26, of this annex shall comply with the requirements of regulation 13F of this annex not later than 25 years after its date of delivery, unless wing tanks or double bottom spaces, not used for the carriage of oil and meeting the width and height requirements of regulation 13E, 4, cover at least 30% of L_t for the full depth of the ship on each side or at least 30% of the projected bottom shell area ΣPA_s ⁽²⁾ within the length L_t , where L_t , and the projected bottom shell area ΣPA_s are ⁽³⁾ as defined in regulation 13E, 2, in which case compliance with regulation 13F is required not later than 30 years after its date of delivery.

5 — An oil tanker meeting the requirements of a new oil tanker as defined in regulation 1, 26, of this annex shall comply with the requirements of regulation 13F of this annex not later than 30 years after its date of delivery.

6 — Any new ballast and load conditions resulting from the application of paragraph 4 of this regulation shall be subject to approval of the Administration which shall have regard, in particular, to longitudinal and local strength, intact stability and, if applicable, damage stability.

7 — Other structural or operational arrangements such as hydrostatically balanced loading may be accepted as alternatives to the requirements prescribed in paragraph 4, provided that such alternatives ensure at least the same level of protection against oil pollution in the event of collision or stranding and are approved by the Administration based on guidelines developed by the Organization.»

Regulation 24, 4

Limitation of size and arrangement of cargo tanks

The existing text of paragraph 4 is replaced by the following:

«4 — The length of each cargo tank shall not exceed 10 metres or one of the following values, whichever is the greater:

a) Where no longitudinal bulkhead is provided inside the cargo tanks:

$$(0.5 = \frac{bi}{B} + 0.1) L$$

but not to exceed 0.2 L;

b) Where a centreline longitudinal bulkhead is provided inside the cargo tanks:

$$(0.25 = \frac{bi}{B} + 0.15) L$$

c) Where two or more longitudinal bulkheads are provided inside the cargo tanks:

i) For wing cargo tanks: 0.2 L;

ii) For centre cargo tanks:

1) If $\frac{bi}{B}$ is equal to or greater than one fifth: 0.2 L;

2) If $\frac{bi}{B}$ is less than one fifth:

Where no centreline longitudinal bulkhead is provided: $(0.5 \frac{bi}{B} + 0.1) L$;

Where a centreline longitudinal bulkhead is provided: $(0.25 \frac{bi}{B} + 0.15) L$;

d) *bi* is the minimum distance from the ship's side to the outer longitudinal bulkhead of the tank in question measured inboard at right angles to the centreline at the level corresponding to the assigned summer freeboard.»

Amendments to the record of construction and equipment for oil tankers (form B)

The following new paragraph 5.8 is inserted after the existing paragraph 5.7:

«5.8 — Double hull construction:

5.8.1 — The ship is required to be constructed according to regulation 13F and complies with the requirements of:

- 1) Paragraph 3 (double hull construction) ... ☐
- 2) Paragraph 4 (mid-height deck tankers with double side construction) ☐
- 3) Paragraph 5 (alternative method approved by the Marine Environment Protection Committee) ☐

5.8.2 — The ship is required to be constructed according to and complies with the requirements of regulation 13F, 7 (double bottom requirements) ☐

5.8.3 — The ship is not required to comply with the requirements of regulation 13F ☐

5.8.4 — The ship is subject to regulation 13G and:

- 1) Is required to comply with regulation 13F not later than ☐
- 2) Is so arranged that the following tanks or spaces are not used for the carriage of oil ☐

5.8.5 — The ship is not subject to regulation 13G ☐

(¹) Apagar «distances», de acordo com A1/4/3.19 (NV4).

(²) Apagar «EPAs», de acordo com A1/4/3.19 (NV4).

(³) Substituir «where *Lt* and the projected bottom shell area EPAs are» por «where *Lt* is», de acordo com A1/4/3.19 (NV4).

ANEXO

Emendas ao anexo I da MARPOL 73/78

Regra 1

Definições

O novo parágrafo 8, c), que se segue, deve ser inserido a seguir ao parágrafo 8, b), existente:

«c) Não obstante as disposições da alínea a) deste parágrafo, a modificação de um navio petroleiro existente, para responder aos requisitos da regra 13F ou 13G do presente anexo, não deve ser considerada como sendo uma grande modificação para efeitos deste anexo.»

As novas regras 13F e 13G, que se seguem, devem ser inseridas a seguir à regra 13E:

«Regra 13F

Prevenção da poluição por hidrocarbonetos em caso de abalroamento ou encalhe

1 — Esta regra deve aplicar-se aos navios petroleiros de porte bruto igual ou superior a 600 t:

- a) Cujo contrato de construção foi celebrado em 6 de Julho de 1993 ou depois desta data; ou
- b) Na ausência de contrato de construção, cuja quilha foi assente, ou se encontrava numa fase equivalente de construção, em 6 de Janeiro de 1994 ou depois desta data; ou
- c) Cujas entregas foram efectuadas em 6 de Julho de 1996 ou depois; ou
- d) Que sofreu uma grande modificação:

- i) Cujo contrato foi celebrado depois de 6 de Julho de 1993; ou
- ii) Na ausência de um contrato, cujos trabalhos foram iniciados depois de 6 de Janeiro de 1994; ou
- iii) Cujos trabalhos terminaram depois de 6 de Julho de 1996.

2 — Qualquer navio petroleiro de porte bruto igual ou superior a 5000 t deve:

- a) Satisfazer, em substituição dos requisitos aplicáveis da regra 13E, os requisitos do parágrafo 3, a menos que esteja sujeito às disposições dos parágrafos 4 e 5; e
- b) Satisfazer, se for o caso, os requisitos do parágrafo 6.

3 — Os tanques de carga devem ser protegidos, a todo o seu comprimento, por tanques de lastro, ou por outro tipo de espaços, que não sejam utilizados como tanques de carga ou tanques de combustível do seguinte modo:

a) Tanques ou espaços laterais. — Os tanques ou espaços laterais devem ter uma profundidade igual à altura total do costado do navio ou devem estender-se desde o tecto do duplo fundo até ao convés mais alto, sem considerar o trincanil arredondado, caso exista. Devem estar dispostos de tal modo que os tanques de carga se encontrem para dentro da linha de traçado do costado, e em nenhum caso a uma distância inferior a *w*, como se indica na fig. 1, e que é medida numa qualquer secção transversal perpendicularmente ao costado, tal como a seguir se indica:

$w = 0,5 + \frac{DW}{20000}$ (m) ou $w = 2,0$ m, se este último valor for inferior

Em caso algum o valor de *w* deve ser inferior a 1,0 m.

b) Tanques ou espaços do duplo fundo. — Em qualquer secção transversal, a profundidade de cada tanque ou espaço do duplo fundo deve ser tal que a distância *h*, medida entre o fundo dos tanques de carga e a linha de traçado do fundo do costado, medida perpendicularmente

larmente ao fundo do costado, como se indica na fig. 1, não seja inferior à distância abaixo definida:

$$h = \frac{B}{15} \text{ (m)} \text{ ou } h = 2,0 \text{ m, se este último valor for inferior}$$

Em caso algum o valor de h deve ser inferior a 1,0 m.

c) Zona do encolamento ou locais em que o encolamento não está claramente definido. — Quando as distâncias h e w são diferentes, a distância w deve ter preferência nos níveis que excedam $1,5 h$, acima da linha de água zero, como se indica na fig. 1.

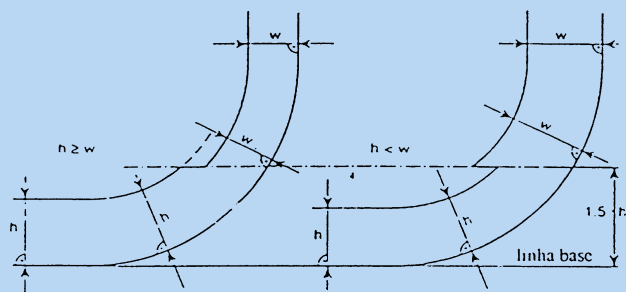


Figura 1 — Linhas que definem os limites dos tanques de carga, para o parágrafo 3

d) Capacidade total dos tanques de lastro. — Em todos os navios-tanques que transportem petróleo bruto de porte bruto igual ou superior a 20 000 t, e em todos os navios-tanques que transportem produtos refinados de porte bruto igual ou superior a 30 000 t, a capacidade total dos tanques laterais, dos tanques de duplo fundo e dos tanques do pique à proa e do pique à ré não deve ser inferior à capacidade dos tanques de lastro segregado, determinada de acordo com as disposições da regra 13. Os tanques e espaços laterais e os do duplo fundo, utilizados para satisfazer os requisitos da regra 13, devem estar dispostos de uma maneira tão uniforme quanto possível ao longo da zona dos tanques de carga. A capacidade suplementar de lastro segregado, que tenha sido prevista para reduzir as tensões longitudinais de flexão da viga do navio, caimento, etc., podem ser colocadas em qualquer ponto do interior do navio.

e) Poços de aspiração nos tanques de carga. — Os poços de aspiração dos tanques de carga podem penetrar no interior do duplo fundo, abaixo do limite definido pela distância h , desde que sejam tão pequenos quanto possível e que a distância entre o fundo dos poços e as chapas do fundo não seja inferior a $0,5 h$.

f) Encanamentos de lastro e de carga. — Os encanamentos de lastro e outros encanamentos tais como os de sonda e os de respiração dos tanques de lastro não devem atravessar os tanques de carga. Os encanamentos de carga e outros encanamentos similares dos tanques de carga não devem atravessar os tanques de lastro. Pode ser feita uma excepção para encanamentos de pequeno comprimento, desde que eles estejam completamente soldados ou sejam de uma construção equivalente.

4 — a) Os tanques ou espaços do duplo fundo exigidos na alínea b) do parágrafo 3 podem ser dispensados, desde que a concepção do navio-tanque permita que a pressão da carga e dos vapores que se exerce no fundo da chapa de revestimento, constituindo este o único obstáculo entre a carga e o mar, não exceda a pressão

hidrostática exterior da água, tal como está expresso na seguinte fórmula:

$$f \times h_c \times \rho_c \times g + 100 \Delta_p \leq d_n \times \rho_s \times g$$

na qual:

h_c = altura da carga em contacto com a chapa do fundo, em metros;

ρ_c = densidade máxima da carga, em t/m³;

d_n = calado mínimo de serviço em qualquer condição de carga prevista, em metros;

ρ_s = densidade da água do mar, em t/m³;

Δ_p = máxima pressão fixa da válvula de pressão/depressão colocada nos tanques de carga, em bars;

f = factor de segurança = 1,1;

g = valor padrão da aceleração da gravidade (9,81 m/s²).

b) Qualquer divisão horizontal necessária para satisfazer os requisitos acima mencionados deve estar situada a uma altura de pelo menos $B/6$ ou 6 m, se este último valor for menor, mas não mais de $0,6 D$, acima da linha de água zero, sendo D o pontal de construção a meio do navio.

c) A colocação dos tanques ou espaços laterais deve ser feita de acordo com os requisitos da alínea a) do parágrafo 3; no entanto, abaixo de um nível situado a $1,5 h$ acima da linha de água zero, sendo h a altura que se define na alínea b) do parágrafo 3, a linha que define o limite dos tanques de carga pode ser vertical até à chapa do fundo, tal como se indica na fig. 2.

5 — Também podem ser aceites outros métodos de concepção e construção de navios-tanques como alternativa aos requisitos especificados no parágrafo 3, desde que estes métodos assegurem pelo menos o mesmo grau

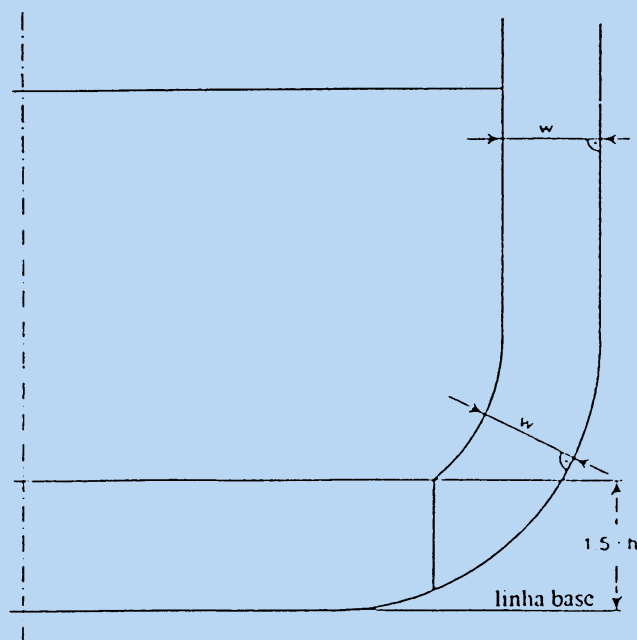


Figura 2 — Linhas que definem os limites dos tanques de carga, para o parágrafo 4

de protecção contra a poluição por hidrocarbonetos em caso de abaloamento ou encalhe e que sejam aprovados, em princípio, pela Comissão de Protecção do Meio Marinho, tendo em conta as linhas de orientação elaboradas pela Organização.

6 — Nos navios petroleiros de porte bruto igual ou superior a 20 000 t, às pressupostas avarias especificadas na alínea b) do parágrafo 2 da regra 25 deve ser acrescentada a pressuposta avaria por rasgo das chapas de fundo que se segue:

a) Dimensão longitudinal:

- i) Navios de porte bruto igual ou superior a 75 000 t — $0,6 L$, medido a contar da perpendicular a vante;
- ii) Navios de porte bruto inferior a 75 000 t — $0,4 L$, medido a contar da perpendicular a vante;

b) Dimensão transversal — $B/3$ em qualquer ponto do fundo;

c) Dimensão vertical — rombo na face exterior do casco.

7 — Os petroleiros de porte bruto inferior a 5000 t devem:

- a) Estar providos pelo menos de tanques ou espaços de duplo fundo que tenham uma tal profundidade que a distância h , definida na alínea b) do parágrafo 3, satisfaça as disposições seguintes:

$$h = B/15 \text{ (m)}, \text{ com um valor mínimo de } 0,76 \text{ m}$$

na zona do encolamento, e, em locais sem uma definição clara do encolamento, a linha que define o limite dos tanques de carga deve ser paralela à linha de fundo chato de meio do navio, tal como é indicado na fig. 3; e

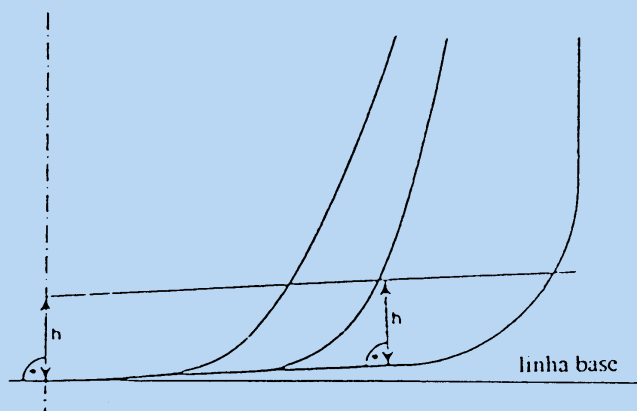


Figura 3 — Linhas que definem os limites dos tanques de carga, para o parágrafo 7

- b) Estar equipados com tanques de carga concebidos de tal modo que a capacidade de cada um dos tanques de carga não ultrapasse 700 m^3 , a menos que os tanques ou espaços laterais estejam dispostos do modo indicado na alínea a) do parágrafo 3 e que a distância w seja igual a:

$$w = 0,4 + \frac{2,4 DW}{20\,000} \text{ (m)}$$

com um valor mínimo de 0,76 m.

8 — Os hidrocarbonetos não devem ser transportados em qualquer espaço que se prolongue para vante da antepara de colisão localizada de acordo com a

regra II-1/11 da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, emendada. Um petroleiro para o qual não seja exigida a antepara de colisão, em aplicação desta regra, não deve transportar hidrocarbonetos em qualquer espaço a vante do plano transversal perpendicular ao eixo longitudinal, que está situado no local onde se encontraria uma antepara de colisão, instalada de acordo com a referida regra.

9 — Quando se aprovarem o projecto e a construção de navios petroleiros, que devam ser construídos de acordo com as disposições da presente regra, as Administrações devem ter em devida conta os aspectos gerais ligados à segurança, nomeadamente a necessidade de assegurar a manutenção e a inspecção dos tanques e espaços laterais e os do duplo fundo.

Regra 13G

Prevenção da poluição por hidrocarbonetos em caso de abalroamento ou encalhe — Medidas aplicáveis aos petroleiros existentes

1 — A presente regra:

- a) Aplica-se aos navios-tanques para transporte de petróleo bruto, de porte bruto igual ou superior a 20 000 t, e aos de transporte de produtos refinados, de porte bruto igual ou superior a 30 000 t, cujo contrato de construção já tenha sido assinado, cuja quilha já tenha sido assente ou cuja entrega se efectue antes das datas especificadas no parágrafo 1 da regra 13F do presente anexo; e
- b) Não se aplica aos navios petroleiros que satisfaçam a regra 13F do presente anexo, cujo contrato de construção tenha sido assinado, cuja quilha tenha sido assente, ou cuja entrega se efectue antes das datas especificadas no parágrafo 1 da regra 13F do presente anexo; e
- c) Não se aplica aos navios petroleiros abrangidos pela anterior alínea a), que satisfaçam as alíneas a) e b) do parágrafo 3 da regra 13F, o parágrafo 4 da regra 13F e o parágrafo 5 da regra 13F do presente anexo, excepto no que se refere às distâncias mínimas previstas entre os limites dos tanques de carga e o costado do navio e as chapas do fundo. Neste caso, a protecção lateral não deve ser inferior à especificada no Código Internacional para a Construção e Equipamento de Navios de Transporte de Produtos Químicos Perigosos a Granel para a localização dos tanques de carga dos navios do tipo 2 e a protecção do fundo deve cumprir o disposto na alínea b) do parágrafo 4 da regra 13E do presente anexo.

2 — Os requisitos da presente regra entram em vigor a partir de 6 de Julho de 1995.

3 — a) Todo o navio petroleiro ao qual este regulamento se aplique deve ser sujeito a um regime intensificado de inspecções durante as vistorias periódicas, intermédias e anuais, cujo âmbito e frequência satisfaçam, pelo menos, as directivas elaboradas pela Organização.

b) Todo o navio petroleiro que tenha mais de cinco anos e ao qual se aplique esta regra deve ter a bordo, à disposição das autoridades competentes de qualquer Governo de um Estado Parte da presente Con-

venção, um arquivo completo com os relatórios das vistorias, incluindo os resultados de todas as medidas de escantilhões requeridas, assim como a lista dos trabalhos realizados sobre a estrutura.

c) Este arquivo deve estar acompanhado por um relatório de apreciação do estado do navio, contendo as conclusões sobre o estado da estrutura do navio e sobre os escantilhões actuais, que deve estar devidamente autenticado para indicar que foi aceite pela Administração da bandeira ou em seu nome. Este arquivo e o relatório de apreciação do estado do navio devem ser elaborados segundo o modelo normalizado reproduzido nas linhas guias elaboradas pela Organização.

4 — Todo o navio petroleiro que não cumpra os requisitos aplicáveis a um navio petroleiro novo, tal como é definido no parágrafo 26 da regra 1 do presente anexo, deve cumprir os requisitos da regra 13F do presente anexo o mais tardar 25 anos depois da data de entrega, a menos que os tanques laterais ou os espaços do duplo fundo, que não são utilizados para o transporte de hidrocarbonetos e que satisfaçam os requisitos relativos à largura e à altura estabelecidos no parágrafo 4 da regra 13E, protejam pelo menos 30 % de L_t sobre toda a altura do navio, de cada lado, ou pelo menos 30 % da área projectada do fundo incluída no comprimento L_t , em que L_t corresponde à definição contida no parágrafo 2 da regra 13E, caso em que o navio petroleiro deve cumprir a regra 13F o mais tardar 30 anos depois da data da sua entrega.

5 — Todo o navio petroleiro que satisfaça os requisitos aplicáveis a um navio petroleiro novo, tal como é definido no parágrafo 26 da regra 1 do presente anexo, deve satisfazer os requisitos da regra 13F do presente anexo o mais tardar 30 anos depois da data da sua entrega.

6 — Todas as novas condições de lastro e de carga, resultantes da aplicação do parágrafo 4 da presente regra, devem ser submetidas à aprovação da Administração, que dará uma atenção particular à resistência longitudinal e local, à estabilidade intacta e, se for o caso, à estabilidade em avaria.

7 — Podem ser aceites outras medidas estruturais e operacionais, tal como a carga hidrostaticamente equilibrada, a título de variantes das prescrições do parágrafo 4, na condição de que estas variantes ofereçam pelo menos o mesmo grau de protecção contra a poluição pelos hidrocarbonetos, em caso de abalroamento ou encalhe, e que sejam aprovadas pela Administração, tendo como base as linhas guia elaboradas pela Organização.»

Regra 24, 4

Localização dos tanques de carga e limitação das suas dimensões

Substituir o texto do parágrafo 4 pelo que se segue:

«4 — O comprimento de cada tanque de carga não excederá 10 m, ou um dos valores que se seguem, se estes forem superiores:

a) Se não existir antepara longitudinal no interior dos tanques de carga:

$$(0,5 = \frac{b_i}{B} + 0,1) L$$

na condição de que este valor não ultrapasse 0,2 L;

b) Se existir uma antepara no plano longitudinal central no interior dos tanques de carga:

$$(0,25 = \frac{b_i}{B} + 0,15) L$$

c) Se existirem duas ou mais anteparas longitudinais no interior dos tanques de carga:

i) Para tanques de carga laterais: 0,2 L;

ii) Para tanques de carga centrais:

1) Se $\frac{b_i}{B}$ for igual ou superior a um quinto: 0,2 L;

2) Se $\frac{b_i}{B}$ for inferior a um quinto:

Quando não existir uma antepara no plano longitudinal central: $(0,5 \frac{b_i}{B} + 0,1) L$;

Quando existir uma antepara no plano longitudinal central $(0,25 \frac{b_i}{B} + 0,1) L$;

d) b_i é a distância mínima entre o costado do navio e a antepara longitudinal mais próxima do tanque considerado, medida perpendicularmente ao plano de mediania do navio, ao nível correspondente ao bordo livre de verão.»

Emendas ao relatório de construção e equipamento para navios petroleiros (formulário B)

Inserir o novo parágrafo 5.8, que se segue depois do parágrafo 5.7:

«5.8 — Construção em casco duplo:

5.8.1 — O navio foi construído de acordo com a regra 13F, que satisfaz os requisitos do:

- 1) Parágrafo 3 (construção em casco duplo) ☐
- 2) Parágrafo 4 (construção de tanques de carga com pavimento intermédio e costado duplo) ☐
- 3) Parágrafo 5 (método alternativo aprovado pelo MEPC) ☐

5.8.2 — O navio foi construído de acordo com os requisitos do parágrafo 7 da regra 13F e satisfaz esses requisitos (requisitos de duplo fundo) ☐

5.8.3 — O navio não tem que satisfazer os requisitos da regra 13F ☐

5.8.4 — O navio está sujeito à regra 13G e deve:

- 1) Satisfazer os requisitos da regra 13F até ... ☐
- 2) Ser concebido de forma que os tanques ou espaços, que se seguem, não sejam usados para o transporte de hidrocarbonetos ☐

5.8.5 — O navio não está sujeito à regra 13G ... ☐

Decreto n.º 20/98

de 10 de Julho

Nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo único

São aprovadas, para adesão, as emendas de 6 de Março de 1992 ao anexo I ao Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Polui-

ção por Navios, 1973, cujo texto original em inglês e a respectiva tradução para português seguem em anexo ao presente diploma.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 26 de Fevereiro de 1998. — *António Manuel de Oliveira Guterres* — *Jaime José Matos da Gama* — *João Cardona Gomes Cravinho*.

Assinado em 22 de Maio de 1998.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 29 de Maio de 1998.

O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres*.

AMENDMENTS TO ANNEX I OF MARPOL 73/78

The regulations of annex I are amended as follows:
1 — Regulation 9:

1.1 — The existing text of paragraph 1), a), iv), is replaced by the following:

«iv) The instantaneous rate of discharge of oil content does not exceed 30 litres per nautical mile.»

1.2 — The existing text of paragraph 1), b), is replaced by the following:

«b) From a ship of 400 tons gross tonnage and above other than an oil tanker and from machinery space bilges excluding cargo pump-room bilges of an oil tanker unless mixed with oil cargo residue:

- i) The ship is not within a special area;
- ii) The ship is proceeding en route;
- iii) The oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million; and
- iv) The ship has in operation equipment as required by regulation 16 of this annex.»

1.3 — Paragraph 4) is amended by deleting the entire second sentence, including subitems a)-d).

1.4 — A new paragraph 7) is added as follows:

«7) In the case of a ship, referred to in regulation 16, 6), of this annex, not fitted with equipment as required by regulation 16, 1), or 16, 2), of this annex, the provisions of paragraph 1, b), of this regulation will not apply until 6 July 1998 or the date on which the ship is fitted with such equipment, whichever is the earlier. Until this date any discharge from machinery space bilges into the sea of oil or oily mixtures from such a ship shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

- a) The oily mixture does not originate from the cargo pump-room bilges;
- b) The oily mixture is not mixed with oil cargo residues;
- c) The ship is not within a special area;
- d) The ship is more than 12 nautical miles from the nearest land;
- e) The ship is proceeding en route;
- f) The oil content of the effluent is less than 100 parts per million; and
- g) The ship has in operation oily-water separating equipment of a design approved by the Administration, taking into account the specification recommended by the Organization*.»

A footnote should be added to paragraph 7), g), as follows:

«*Reference is made to the Recommendation on International Performance Specifications for Oily-Water Separating Equipment and Oil Content Meters adopted by the Organization by resolution A.393(X).»

2 — Regulation 10:

2.1 — Paragraph 2), b), is amended to read:

«b) Any discharge into the sea of oil or oily mixture from a ship of less than 400 tons gross tonnage, other than an oil tanker, shall be prohibited while in a special area, except when the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million.»

2.2 — Paragraph 3), b), v), is amended by changing the cross-reference therein from 16, 7), to 16, 5).

3 — Regulation 16. — The existing text of this regulation is replaced by the following:

«REGULATION 16

Oil discharge monitoring and control system and oil filtering equipment

1) Any ship of 400 tons gross tonnage and above but less than 10,000 tons gross tonnage shall be fitted with oil filtering equipment complying with paragraph 4) of this regulation. Any such ship which carries large quantities of oil fuel shall comply with paragraph 2) of this regulation or paragraph 1) of regulation 14.

2) Any ship of 10,000 tons gross tonnage and above shall be provided with oil filtering equipment, and with arrangements for an alarm and for automatically stopping any discharge of oily mixture when the oil content in the effluent exceeds 15 parts per million.

3):

a) The Administration may waive the requirements of paragraphs 1) and 2) of this regulation for any ship engaged exclusively on voyages within special areas provided that all of the following conditions are complied with:

- i) The ship is fitted with a holding tank having a volume adequate, to the satisfaction of the Administration, for the total retention on board of the oily bilge water;
- ii) All oily bilge water is retained on board for subsequent discharge to reception facilities;
- iii) The Administration has determined that adequate reception facilities are available to receive such oily bilge water in a sufficient number of ports or terminals the ship calls at;
- iv) The International Oil Pollution Prevention Certificate, when required, is endorsed to the effect that the ship is exclusively engaged on the voyages within special areas; and
- v) The quantity, time, and port of the discharge are recorded in the Oil Record Book.

b) The Administration shall ensure that ships of less than 400 tons gross tonnage are equipped, as far as practicable, to retain on board oil or oily mixtures or discharge them in accordance with the requirements of regulation 9, 1), b), of this annex.

4) Oil filtering equipment referred to in paragraph 1) of this regulation shall be of a design approved by the Administration and shall be such as will ensure that any oily mixture discharged into the sea after passing through the system has an oil content not exceeding 15 parts per million. In considering the design of such equipment, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization*.

5) Oil filtering equipment referred to in paragraph 2) of this regulation shall be of a design approved by the Administration and shall be such as will ensure that any oily mixture discharged into the sea after passing through the system or systems has an oil content not exceeding 15 parts per million. It shall be provided with alarm arrangements to indicate when this level cannot be maintained. The system shall also be provided with arrangements such as will ensure that any discharge of oily mixtures is automatically stopped when the oil content of the effluent exceeds 15 parts per million. In considering the design of such equipment and arrangements, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization*.

6) For ships delivered before 6 July 1993 the requirements of this regulation shall apply by 6 July 1998 provided that these ships can operate with oily-water separating equipment (100 ppm equipment).»

A footnote should be added to paragraphs 4) and 5) as follows:

«*Reference is made to the Recommendation on International Performance Specifications for Oily-Water Separating Equipment and Oil Content Meters adopted by the Organization by resolution A.393(X).»

4 — Regulation 21:

4.1 — Subparagraph c) is amended by deleting the first five words, i. e., «in any special area and».

4.2 — Subparagraph d) is deleted.

5 — Forms A and B of supplements to the IOPP certificate. — Items 2.2 and 2.3 in both forms A and B of supplements to the IOPP certificate are replaced by the following:

«2.2 — Type of oil filtering equipment fitted:

2.2.1 — Oil filtering (15 ppm) equipment [regulation 16, 4)] ☐

2.2.2 — Oil filtering (15 ppm) equipment with alarm and automatic stopping device [regulation 16, 5)] ☐

2.3 — The ship is allowed to operate with the existing equipment until 6 July 1998 [regulation 16, 6)] and fitted with:

2.3.1 — Oily-water separating (100 ppm) equipment ☐

2.3.2 — Oil filtering (15 ppm) equipment without alarm ☐

2.3.3 — Oil filtering (15 ppm) equipment with alarm and manual stopping device ☐

EMENDAS AO ANEXO I DA MARPOL 73/78

As disposições do anexo I são alteradas como segue:
Regra 9. — O texto existente do parágrafo 1, a), iv), é substituído pelo seguinte:

«iv) A taxa instantânea de descarga de hidrocarbonetos não pode exceder 30 l por milha náutica.»

O texto existente do parágrafo 1, b), é substituído pelo seguinte:

«b) No caso de um navio não petroleiro de arqueação bruta igual ou superior a 400 t, e no caso do esgoto das cavernas das casas de máquinas, excluindo o esgoto das cavernas das casas das bombas de carga de navios petroleiros, excepto se misturado com resíduos da carga de hidrocarbonetos:

- i) O navio não se encontra numa área especial;
- ii) O navio segue a sua rota;
- iii) O teor em hidrocarbonetos do efluente não diluído não excede 15 partes por milhão; e
- iv) O navio tem em operação equipamento conforme as disposições da regra 16 deste anexo.»

O parágrafo 4 é alterado pela supressão completa da segunda frase, incluindo as alíneas a) a d).

É adicionado um novo parágrafo 7:

«7 — No caso de um navio, referido na regra 16, parágrafo 6, deste anexo, não equipado com o equipamento requerido pelos parágrafos 1 ou 2 da regra 16 deste anexo, as disposições do parágrafo 1, b), desta regra não se aplicarão até 6 de Julho de 1998 ou até à data na qual o navio for equipado com esse equipamento, se esta for anterior. Para esse navio, deve ser proibida até esta data qualquer descarga de hidrocarbonetos ou misturas de hidrocarbonetos das cavernas das casas das máquinas, no mar, excepto quando forem satisfeitas todas as condições seguintes:

- a) A mistura de hidrocarbonetos não provém das cavernas das casas das bombas de carga;
- b) A mistura de hidrocarbonetos não está misturada com resíduos dos hidrocarbonetos da carga;
- c) O navio não se encontra numa área especial;
- d) O navio está a mais de 12 milhas náuticas da costa mais próxima;
- e) O navio segue a sua rota;
- f) O teor em hidrocarbonetos do efluente não excede 100 partes por milhão; e
- g) O navio tem em operação equipamento separador hidrocarbonetos/água aprovado pela Administração, de acordo com as especificações recomendadas pela Organização.»

Regra 10. — O parágrafo 2, b), é alterado para o seguinte:

«b) Dentro de uma área especial, deve ser proibida qualquer descarga no mar de hidrocarbonetos ou mistura de hidrocarbonetos por um navio não petroleiro com menos de 400 t de arqueação bruta, excepto quando o teor em hidrocarbonetos do efluente sem diluição não exceder 15 partes por milhão.»

O parágrafo 3, b), v), é alterado por alteração da referência que nele é feita à regra 16, 7, para 16, 5.

Regra 16. — O texto existente é substituído pelo seguinte:

«Sistema monitor e de controlo das descargas de hidrocarbonetos e equipamento de filtragem de hidrocarbonetos

1 — Todos os navios de arqueação bruta igual ou superior a 400 t, mas inferior a 10 000 t, serão apetrechados com equipamento de filtragem de hidrocarbonetos em cumprimento das disposições do parágrafo 4 desta regra. Se esses navios transportarem grandes quantidades de combustível líquido, cumprirão com as dis-

posições do parágrafo 2 desta regra ou do parágrafo 1 da regra 14.

2 — Todos os navios de arqueação bruta igual ou superior a 10 000 t serão apetrechados com equipamento de filtragem de hidrocarbonetos e com dispositivos para um alarme e para paragem automática de toda a descarga de misturas de hidrocarbonetos, quando o teor em hidrocarbonetos do efluente exceder 15 partes por milhão.

3 — a) A Administração pode isentar os navios que efectuem exclusivamente viagens dentro de áreas especiais do cumprimento das disposições dos parágrafos 1 e 2 desta regra, desde que sejam satisfeitas todas as condições seguintes:

- i) O navio esteja equipado com um tanque de retenção com volume adequado, satisfazendo a Administração, para a retenção total a bordo das águas das cavernas com teor de hidrocarbonetos;
- ii) Todas as águas das cavernas com teor de hidrocarbonetos sejam retidas a bordo, para descarga subsequente para instalações de recepção;
- iii) A Administração tenha considerado existirem instalações de recepção adequadas à recepção das águas das cavernas com teor de hidrocarbonetos, num número suficiente dos portos ou terminais a que o navio atraca;
- iv) O certificado internacional de prevenção da poluição por hidrocarbonetos, quando exigível, seja visado de modo a indicar que o navio efectua somente viagens dentro de áreas especiais; e
- v) A quantidade, a hora e o porto de descarga sejam registados no livro de registo de hidrocarbonetos.

b) A Administração deve assegurar que os navios de arqueação bruta inferior a 400 t sejam apetrechados, na medida do possível, para reterem a bordo os hidrocarbonetos ou a mistura de hidrocarbonetos, ou para a sua descarga conforme as disposições da regra 9, 1, b), deste anexo.

4 — O equipamento de filtragem de hidrocarbonetos referido no parágrafo 1 desta regra será de modelo aprovado pela Administração e projectado de modo a assegurar que as misturas de hidrocarbonetos descarregadas para o mar, depois de passarem através do sistema ou sistemas, possuam um teor em hidrocarbonetos não superior a 15 partes por milhão. Ao examinar o projecto deste equipamento, a Administração terá em consideração as especificações recomendadas pela Organização.

5 — O equipamento de filtragem de hidrocarbonetos referido no parágrafo 2 desta regra será de modelo aprovado pela Administração e projectado de modo a assegurar que as misturas de hidrocarbonetos descarregadas para o mar, depois de passarem através do sistema ou sistemas, possuam um teor em hidrocarbonetos não superior a 15 partes por milhão. Será equipado com um dispositivo de alarme que indique quando este teor não possa ser mantido. O sistema deve ser apetrechado de forma a assegurar que qualquer descarga de misturas de hidrocarbonetos é interrompida automaticamente, quando o teor em hidrocarbonetos do efluente exceder 15 partes por milhão. Ao examinar o projecto destes equipamentos e instalações, a Administração terá em

consideração as especificações recomendadas pela Organização.

6 — Para os navios cuja entrada em operação seja anterior a 6 de Julho de 1993, as disposições desta regra aplicar-se-ão em 6 de Julho de 1998, desde que esses navios possam operar com equipamento separador hidrocarbonetos/água (equipamento de 100 ppm).»

Regra 21. — É alterada a alínea c) pela eliminação das palavras iniciais «Quando em qualquer área especial».

A alínea d) é eliminada.

Modelos A e B dos suplementos ao certificado IOPP. — Os itens 2.2 e 2.3 dos modelos A e B dos suplementos ao certificado IOPP são substituídos pelo seguinte:

«2.2 — Tipo de equipamento de filtragem instalado:

- 2.2.1 — Equipamento de filtragem de hidrocarbonetos (15 ppm) (regra 16, 4) ☐
- 2.2.2 — Equipamento de filtragem de hidrocarbonetos (15 ppm) com alarme e dispositivo de paragem automática (regra 16, 5) ☐

2.3 — O navio está autorizado a operar com o equipamento existente até 6 de Julho de 1998 (regra 16, 6) e está apetrechado com:

- 2.3.1 — Equipamento separador de hidrocarbonetos/água (100 ppm) ☐
- 2.3.2 — Equipamento de filtragem (15 ppm) sem alarme ☐
- 2.3.3 — Equipamento de filtragem (15 ppm) com alarme e dispositivo de paragem manual ☐»

Decreto n.º 21/98

de 10 de Julho

Nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo único

São aprovadas, para adesão, as emendas ao anexo da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974 (SOLAS 74) e as emendas ao apêndice do referido anexo, adoptadas pela Conferência SOLAS 1994, cujo texto original em inglês e a respectiva tradução para português seguem em anexo ao presente diploma.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 26 de Fevereiro de 1998. — *António Manuel de Oliveira Guterres — José Veiga Simão — João Cardona Gomes Cravinho.*

Assinado em 22 de Maio de 1998.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 29 de Maio de 1998.

O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres.*

ADDITION OF NEW CHAPTERS IX, X AND XI TO; AND AMENDMENTS TO THE APPENDIX TO; THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

1 — The following new chapter IX is added to the annex:

«CHAPTER IX

Management for the safe operation of ships

Regulation 1

Definitions

For the purpose of this chapter, unless expressly provided otherwise:

- 1) 'International Safety Management (ISM) Code' means the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention adopted by the Organization by Resolution A.741(18), as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the annex other than chapter I;
- 2) 'Company' means the owner of the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the owner of the ship and who on assuming such responsibility has agreed to take over all the duties and responsibilities imposed by the international Safety Management Code;
- 3) 'Oil tanker' means an oil tanker as defined in regulation II-1/2.12;
- 4) 'Chemical tanker' means a chemical tanker as defined in regulation VII/8.2;
- 5) 'Gas carrier' means a gas carrier as defined in regulation VII/11.2;
- 6) 'Bulk carrier' means a ship which is constructed generally with single deck, top-side tanks and hopper side tanks in cargo spaces, and is intended primarily to carry dry cargo in bulk, and includes such types as ore carriers and combination carriers;
- 7) 'Mobile offshore drilling unit (MODU)' means a vessel capable of engaging in drilling operations for the exploration for or exploitation of resources beneath the sea-bed such as liquid or gaseous hydrocarbons, sulphur or salt;
- 8) 'High speed crafts' means a craft as defined in regulation X/1.2.

Regulation 2

Application

1 — This chapter applies to ships, regardless of the date of construction, as follows:

- 1) Passenger ships including passenger high speed craft, not later than 1 July 1998;
- 2) Oil tankers, chemical tankers, gas carriers, bulk carriers and cargo high speed craft of 500 gross tonnage and upwards, not later than 1 July 1998; and

- 3) Other cargo ships and mobile offshore drilling units of 500 gross tonnage and upwards, not later than 1 July 2002.

2 — This chapter does not apply to government-operated ships used for non-commercial purposes.

Regulation 3

Safety management requirements

1 — The company and the ship shall comply with the requirements of the International Safety Management Code.

2 — The ship shall be operated by a company holding a Document of Compliance referred to in regulation 4.

Regulation 4

Certification

1 — A Document of Compliance shall be issued to every company which complies with the requirements of the International Safety Management Code. This document shall be issued by the Administration, by an organization recognized by the Administration, or at the request of the Administration by another Contracting Government.

2 — A copy of the Document of Compliance shall be kept on board the ship in order that the master can produce it on request for verification.

3 — A Certificate, called a Safety Management Certificate, shall be issued to every ship by the Administration or an organization recognized by the Administration. The Administration or organization recognized by it shall, before issuing the Safety Management Certificate, verify that the company and its shipboard management operate in accordance with the approved safety management system.

Regulation 5

Maintenance of conditions

The safety management system shall be maintained in accordance with the provisions of the International Safety Management Code.

Regulation 6

Verification and control

1 — The Administration, another Contracting Government at the request of the Administration or an organization recognized by the Administration shall periodically verify the proper functioning of the ship's safety management system.

2 — Subject to the provisions of paragraph 3 of this regulation, a ship required to hold a certificate issued pursuant to the provisions of regulation 4.3 shall be subject to control in accordance with the provisions of regulation XI/4. For this purpose such certificate shall be treated as a certificate issued under regulation I/12 or I/13.

3 — In cases of change of flag State or company, special transitional arrangements shall be made in accordance with the guidelines developed by the Organization.»

2 — The following new chapter x is added to the annex:

«CHAPTER X

Safety measures for high speed craft

Regulation 1

Definitions

For the purpose of this chapter:

1 — ‘High Speed Craft Code (HSC Code)’ means the International Code of Safety for High Speed Craft adopted by the Maritime Safety Committee of the Organization by Resolution MSC.36(63), as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the annex other than chapter I.

2 — ‘High speed craft’ is a craft capable of a maximum speed in metres per second (m/s) equal to or exceeding:

$$3.7 \nabla^{0.1667}$$

where:

∇ = displacement corresponding to the design waterline (m³).

3 — ‘Craft constructed’ means a craft the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction.

4 — ‘Similar stage of construction’ means a stage at which:

- 1) Construction identifiable with a specific craft begins; and
- 2) Assembly of that craft has commenced comprising at least 50 tonnes or 1% of the estimated mass of all structural material, whichever is the less.

Regulation 2

Application

1 — This chapter applies to high speed craft constructed on or after 1 January 1996, as follows:

- 1) Passenger craft which do not proceed in the course of their voyage more than 4 h at operational speed from a place of refuge when fully laden; and
- 2) Cargo craft of 500 gross tonnage and upwards which do not proceed in the course of their voyage more than 8 h at operational speed from a place of refuge when fully laden.

2 — Any craft, irrespective of the date of construction, which undergoes repairs, alterations, modifications and outfitting related thereto shall continue to comply with at least the requirements previously applicable to the craft. Such a craft, if constructed before 1 January 1996, shall, as a rule, comply with the requirements for a craft

constructed on or after that date to at least the same extent as it did before undergoing such repairs, alterations, modifications or outfitting. Repairs, alterations and modifications of a major character, and outfitting related thereto, shall meet the requirements for a craft constructed on or after 1 January 1996 in so far as the Administration deems reasonable and practicable.

Regulation 3

Requirements for high speed craft

1 — Notwithstanding the provisions of chapters I to IV and regulation V/12, a high speed craft which complies with the requirements of the High Speed Craft Code in its entirety and which has been surveyed and certified as provided for in that Code shall be deemed to have complied with the requirements of chapters I to IV and regulation V/12. For the purpose of this regulation, the requirements of the Code shall be treated as mandatory.

2 — The certificates and permits issued under the High Speed Craft Code shall have the same force and the same recognition as the certificates issued under chapter I.»

3 — The following new chapter XI is added to the annex:

«CHAPTER XI

Special measures to enhance maritime safety

Regulation 1

Authorization of recognized organizations

Organizations referred to in regulation I/6 shall comply with the guidelines developed by the Organization.

Regulation 2

Enhanced surveys

Bulk carriers as defined in regulation IX/1.6 and oil tankers as defined in regulation II-1/2.12 shall be subject to an enhanced programme of inspections in accordance with the guidelines adopted by the Assembly of the Organization by Resolution A.744(18), as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect, in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the annex other than chapter I.

Regulation 3

Ship identification number

1 — This regulation applies to all passenger ships of 100 gross tonnage and upwards and to all cargo ships of 300 gross tonnage and upwards.

2 — Every ship shall be provided with an identification number which conforms to the IMO ship identification number scheme adopted by the Organization.

3 — The ship's identification number shall be inserted on the certificates and certified copies thereof issued under regulation 1/12 or regulation 1/13.

4 — For ships constructed before 1 January 1996, this regulation shall take effect when a certificate is renewed on or after 1 January 1996.

Regulation 4

Port State control on operational requirements

1 — A ship when in a port of another Contracting Government is subject to control by officers duly authorized by such Government concerning operational requirements in respect of the safety of ships, when there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the safety of ships.

2 — In the circumstances defined in paragraph 1 of this regulation, the Contracting Government carrying out the control shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until the situation has been brought to order in accordance with the requirements of the present Convention.

3 — Procedures relating to the port State control prescribed in regulation 1/19 shall apply to this regulation.

4 — Nothing in the present regulation shall be construed to limit the rights and obligations of a Contracting Government carrying out control over operational requirements specifically provided for in the regulations.»

4 — Amendments to the appendix to the annex:

1) Form of safety certificate for passenger ships:

Passenger ship safety certificate

The text of footnote 3 is replaced by the following:

«In accordance with the IMO Ship Identification Number Scheme, adopted by the Organization by Resolution A.600(15).»

2) Form of safety construction certificate for cargo ships:

Cargo ship safety construction certificate

The text of footnote 3 is replaced by the following:

«In accordance with the IMO Ship Identification Number Scheme, adopted by the Organization by Resolution A.600(15).»

3) Form of safety equipment certificate for cargo ships:

Cargo ship safety equipment certificate

The text of footnote 3 is replaced by the following:

«In accordance with the IMO Ship Identification Number Scheme, adopted by the Organization by Resolution A.600(15).»

4) Form of safety radio certificate for cargo ships:

Cargo ship safety radio certificate

The text of footnote 2 is replaced by the following:

«In accordance with the IMO Ship Identification Number Scheme, adopted by the Organization by Resolution A.600(15).»

5) Form of exemption certificate:

Exemption certificate

The text of footnote 2 is replaced by the following:

«In accordance with the IMO Ship Identification Number Scheme, adopted by the Organization by Resolution A.600(15).»

ADIÇÃO DOS NOVOS CAPÍTULOS IX, X E XI AO ANEXO DA CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR, 1974, E EMENDAS AO APÊNDICE DO REFERIDO ANEXO.

1 — O novo capítulo IX que se segue é adicionado ao anexo:

«CAPÍTULO IX

Gestão para a exploração segura dos navios

Regra 1

Definições

Para efeitos do presente capítulo, salvo indicação em contrário:

- 1) 'Código Internacional de Gestão para a Segurança (Código ISM)' é o Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios e a Prevenção da Poluição, que foi adoptado pela Organização através da Resolução A.741(18), com a redacção que lhe poderá vir a ser dada por emendas adoptadas pela Organização, desde que tais emendas entrem em vigor e sejam efectivamente aplicadas de acordo com as disposições do artigo VIII da presente Convenção, que dizem respeito aos procedimentos de emendas aplicáveis ao anexo, com exclusão do capítulo I;
- 2) 'Companhia' é o proprietário do navio ou qualquer outro organismo ou pessoa, por exemplo o gestor de navios, o afretador a casco nu, ao qual o proprietário do navio confiou a responsabilidade da sua exploração e que, ao assumir essa responsabilidade, tenha aceite todas as obrigações e responsabilidades impostas pelo Código Internacional de Gestão para a Segurança;
- 3) 'Navio petroleiro' é um navio petroleiro tal como está definido na regra II-1/2.12;
- 4) 'Navio químico' é um navio-tanque para transporte de produtos químicos tal como está definido na regra VII/8.2;
- 5) 'Navio de transporte de gás' é um navio de transporte de gás tal como está definido na regra VII/11.2;
- 6) 'Navio graneleiro' é um navio que, regra geral, tem um só convés, tanques superiores laterais e tanques inferiores laterais nos porões de carga e se destina principalmente ao transporte de carga seca a granel. Esta definição inclui navios como os minerais e os transportadores de carga combinada;
- 7) 'Unidade móvel de perfuração no mar (MODU)' é um navio capaz de efectuar operações de perfuração destinadas à investigação ou à exploração dos recursos naturais do subsolo dos fundos marinhos, tais como os hidrocarbonetos líquidos ou gasosos, o enxofre ou o sal;
- 8) 'Embarcação de alta velocidade' é uma embarcação tal como definida na regra X/1.2.

Regra 2

Âmbito de aplicação

1 — O presente capítulo aplica-se aos navios, qualquer que tenha sido a data da sua construção, do seguinte modo:

- 1) Aos navios de passageiros, incluindo as embarcações de alta velocidade de passageiros, o mais tardar até 1 de Julho de 1998;
- 2) Aos navios petroleiros, navios químicos, navios transportadores de gás, navios graneleiros e embarcações de alta velocidade de carga, de arqueação bruta igual ou superior a 500 t, o mais tardar até 1 de Julho de 1998; e
- 3) Aos outros navios de carga e às unidades móveis de perfuração no mar de arqueação bruta igual ou superior a 500 t, o mais tardar até 1 de Julho de 2002.

2 — O presente capítulo não se aplica aos navios explorados pelo Estado, utilizados para fins não comerciais.

Regra 3

Requisitos relativos à gestão da segurança

1 — A companhia e o navio devem satisfazer as disposições do Código Internacional de Gestão para a Segurança.

2 — O navio deve ser explorado por uma companhia detentora do documento de conformidade mencionado na regra 4.

Regra 4

Certificação

1 — Deve ser emitido um documento de conformidade a qualquer companhia que satisfaça os requisitos do Código Internacional de Gestão para a Segurança. Este documento deve ser emitido pela Administração ou por um organismo reconhecido pela Administração ou por um outro Governo Contratante, a pedido da Administração.

2 — Um exemplar do documento de conformidade deve ser conservado a bordo do navio a fim de que o comandante possa, a pedido, apresentá-lo para fins de verificação.

3 — Um certificado, chamado certificado de gestão para a segurança, deve ser emitido para cada navio pela Administração ou por um organismo por ela reconhecido. Antes de emitir o certificado de gestão para a segurança, a Administração ou o organismo por ela reconhecido deve verificar que a companhia e a sua gestão a bordo estão de acordo com o sistema de gestão para a segurança aprovado.

Regra 5

Manutenção das condições

O sistema de gestão para a segurança deve ser mantido de acordo com as disposições do Código Internacional de Gestão para a Segurança.

Regra 6

Verificação e controlo

1 — A Administração, um outro Governo Contratante a pedido da Administração ou uma organização reconhecida pela Administração deve verificar periodicamente o bom funcionamento do sistema de gestão para a segurança do navio.

2 — Sob reserva das disposições do parágrafo 3 da presente regra, um navio que deva possuir um certificado passado em virtude das disposições da regra 4.3 deve ser submetido ao controlo em conformidade com as disposições da regra XI/4. Para este fim, um tal certificado deve ser considerado como um certificado emitido de acordo com a regra I/12 ou I/13.

3 — Em caso de mudança do Estado da bandeira ou de companhia, devem ser adoptadas disposições especiais de transição, de acordo com as directrizes desenvolvidas pela Organização.»

2 — O novo capítulo x que se segue é adicionado ao anexo:

«CAPÍTULO X**Medidas de segurança a aplicar às embarcações de alta velocidade**

Regra 1

Definições

Para os fins do presente capítulo:

1 — ‘Código das Embarcações de Alta Velocidade (Código das EAV)’ é o Código Internacional de Segurança das Embarcações de Alta Velocidade adoptado pela Comissão de Segurança Marítima da Organização pela Resolução MSC.36(63), com a redacção que lhe poderá vir a ser dada por emendas adoptadas pela Organização, desde que tais emendas sejam postas em vigor e aplicadas efectivamente em conformidade com as disposições do artigo VIII da presente Convenção, que dizem respeito aos procedimentos de emendas aplicáveis ao anexo, com exclusão do capítulo I.

2 — ‘Embarcação de alta velocidade’ é toda a embarcação capaz de atingir uma velocidade máxima, em metros por segundo (m/s), igual ou superior a:

$$3,7 \nabla^{0,1667}$$

em que:

∇ = deslocamento correspondente à linha de água de projecto (m³).

3 — ‘Embarcação construída’ significa uma embarcação cuja quilha já foi assente ou se encontra numa fase equivalente de construção.

4 — ‘Fase equivalente de construção’ é a fase em que:

- 1) Tem início uma construção que se identifica como uma embarcação específica; e
- 2) Teve início a construção da embarcação considerada, utilizando, pelo menos, 50 t ou 1 % da massa estimada de todos os materiais estruturais, se este segundo valor for inferior.

Regra 2**Aplicação**

1 — Este capítulo aplica-se às embarcações de alta velocidade construídas em 1 de Janeiro de 1996 ou posteriormente, do seguinte modo:

- 1) Às embarcações de passageiros, completamente carregadas, que, no decurso da sua viagem não se encontrem a mais de quatro horas de um porto de refúgio, à velocidade normal de serviço; e
- 2) Às embarcações de carga, completamente carregadas, com uma arqueação bruta igual ou superior a 500 t, que, no decurso da sua viagem, não se encontrem a mais de oito horas de um porto de refúgio, à velocidade normal de serviço.

2 — Todas as embarcações, qualquer que seja a data da sua construção, que sejam submetidas a reparações, modificações, transformações e à colocação dos arranjos respectivos devem continuar a satisfazer, no mínimo, os requisitos que já lhes eram previamente aplicáveis. Se a embarcação foi construída antes de 1 de Janeiro de 1996, deve, regra geral, satisfazer os requisitos que são aplicáveis às embarcações construídas em 1 de Janeiro de 1996 ou posteriormente, no mínimo do mesmo modo que antes de se ter submetido a essas reparações, modificações, transformações e à colocação dos arranjos respectivos. As reparações, modificações e as transformações de maior importância e a colocação dos arranjos respectivos devem satisfazer os requisitos aplicáveis a uma embarcação construída em 1 de Janeiro de 1996 ou posteriormente, na medida em que a Administração o considere possível e razoável.

Regra 3**Requisitos aplicáveis às embarcações de alta velocidade**

1 — Não obstante as disposições dos capítulos I a IV da regra v/12, uma embarcação de alta velocidade que satisfaça integralmente os requisitos do Código das Embarcações de Alta Velocidade, que tenha sido objecto de vistoria e à qual tenha sido passado um certificado em conformidade, deve ser considerada como tendo satisfeito os requisitos dos capítulos I a IV e da regra v/12. Para os fins da presente regra, os requisitos do Código devem ser considerados obrigatórios.

2 — Os certificados e licenças, emitidos ao abrigo do Código das Embarcações de Alta Velocidade, têm o mesmo valor e o mesmo reconhecimento que os certificados emitidos ao abrigo do capítulo I.»

3 — O novo capítulo XI que se segue é adicionado ao anexo:

«CAPÍTULO XI**Medidas especiais para reforçar a segurança marítima****Regra 1****Autorização das organizações reconhecidas**

As organizações mencionadas na regra 1/6 devem cumprir as directrizes elaboradas pela Organização.

Regra 2**Vistorias detalhadas**

Os graneleiros, tal como definidos na regra ix/1.6, e os petroleiros, tal como definidos na regra ii-1/2.12, devem ser submetidos a um programa detalhado de vistorias, de acordo com as directrizes que a Assembleia da Organização adoptou através da Resolução A.744(18), com a redacção que lhe poderá vir a ser dada por emendas adoptadas pela Organização, desde que tais emendas entrem em vigor e sejam efectivamente aplicadas, de acordo com as disposições do artigo VIII da presente Convenção, relativamente aos procedimentos de emendas do anexo, com exclusão do capítulo I.

Regra 3**Número de identificação de navios**

1 — A presente regra aplica-se a todos os navios de passageiros de arqueação bruta igual ou superior a 100 t e a todos os navios de carga de arqueação bruta igual ou superior a 300 t.

2 — A cada navio deve ser atribuído um número de identificação, de acordo com o número IMO de identificação de navios, adoptado pela Organização.

3 — O número de identificação do navio deve constar nos certificados e nas cópias autenticadas emitidos de acordo com a regra i/12 ou a regra i/13.

4 — Para os navios construídos antes de 1 de Janeiro de 1996, esta regra só tem efeito quando for renovado um certificado em 1 de Janeiro de 1996 ou posteriormente.

Regra 4**Controlo dos requisitos operacionais pelo Estado do porto**

1 — Quando um navio se encontre num porto de outro Governo Contratante fica sujeito ao controlo exercido pelos funcionários devidamente autorizados pelo Governo em questão, no que diz respeito aos requisitos operacionais relativos à segurança dos navios, desde que existam indícios claros que permitam supor que o comandante ou a tripulação não conhecem os procedimentos essenciais a aplicar a bordo, no que diz respeito à segurança dos navios.

2 — Nas circunstâncias previstas no parágrafo 1 da presente regra, o Governo Contratante que exerce o controlo deve tomar as medidas necessárias para impedir a saída do navio até que a situação tenha sido regularizada, de acordo com os requisitos da presente Convenção.

3 — Os procedimentos relativos ao controlo dos navios pelo Estado do porto que estão previstos na regra i/19 aplicam-se à presente regra.

4 — Nenhuma das disposições da presente regra deve ser interpretada como limitativa dos direitos e obrigações de um Governo Contratante que proceda ao controlo dos requisitos operacionais expressamente previstos nas regras.»

4 — Alterações ao apêndice do anexo:

1) Modelo do certificado de segurança para navios de passageiros:

Certificado de segurança para navio de passageiros

O texto da nota 3 de rodapé é substituído pelo que se segue:

«De acordo com o número OMI de identificação de navios, adoptado pela Organização através da Resolução A.600(15).»

2) Modelo do certificado de segurança da construção para navios de carga:

**Certificado de segurança de construção
para navio de carga**

O texto da nota 3 de rodapé é substituído pelo que se segue:

«De acordo com o sistema de numeração da OMI para identificação dos navios, adoptado pela Organização através da Resolução A.600(15).»

3) Modelo do certificado de segurança do equipamento para navios de carga :

**Certificado de segurança de equipamento
para navio de carga**

O texto da nota 3 de rodapé é substituído pelo que se segue:

«De acordo com o número OMI de identificação de navios, adoptado pela Organização através da Resolução A.600(15).»

4) Modelo do certificado de segurança radioelétrica para navios de carga:

**Certificado de segurança radioelétrica
para navio de carga**

O texto da nota 2 de rodapé é substituído pelo que se segue:

«De acordo com o número OMI de identificação de navios, adoptado pela Organização através da Resolução A.600(15).»

5) Modelo do certificado de isenção:

Certificado de isenção

Substituir o texto da nota 2 de rodapé pelo que se segue:

«De acordo com o sistema de numeração da OMI para identificação dos navios, adoptado pela Organização através da Resolução A.600(15).»

Decreto n.º 22/98

de 10 de Julho

Nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo único

São aprovadas, para adesão, as emendas de 1989 ao anexo II do Protocolo de 1978, relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973 — adoptadas em 17 de Março de 1989 no âmbito da Organização Marítima Internacional —, cujo texto original em inglês e a respectiva tradução para português seguem em anexo ao presente diploma.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 26 de Fevereiro de 1998. — *António Manuel de Oliveira Guter-*

res — Jaime José Matos da Gama — João Cardona Gomes Cravinho.

Assinado em 22 de Maio de 1998.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 29 de Maio de 1998.

O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres.*

ANNEX

**Amendments to appendices II and III of annex II
of MARPOL 73/78**

The lists contained in appendices II and III of annex II of MARPOL 73/78 are replaced by the following:

Appendix II

Substance	I	II	III	IV
Acetaldehyde	1089	C		
Acetic acid	2789	D		
Acetic anhydride		D		
Acetone cyanohydrin	1541	A	0.1	0.05
Acrylamide solution (50 % or less)	2074	D		
Acrylic acid	2218	D		
Acrylonitrile	1093	B		
Adiponitrile	2205	D		
Alcohol (C ₁₂ -C ₁₅) poly(1-3) ethoxylates		A	0.1	0.05
Alcohol (C ₁₂ -C ₁₅) poly(3-11) ethoxylates		A	0.1	0.05
Alcohol (C ₆ -C ₁₇) (secondary) poly(3-6) ethoxylates		A	0.1	0.05
Alcohol (C ₆ -C ₁₇) (secondary) poly(7-12) ethoxylates		B		
Alkyl acrylate-Vinyl pyridine copolymer in toluene		C		
Alkyl (C ₉ -C ₁₇) benzenes		(D)		
Alkyl benzene sulphonic acid ...	2584,2586	C		
Alkyl benzene sulphonic acid, sodium salt solution		C		
Allyl alcohol	1098	B		
Allyl chloride	1100	B		
Aluminium chloride (30 % or less)/Hydrochloric acid (20 % or less) solution		D		
Aluminium sulphate solution ...		D		
2-(2-Aminoethoxy) ethanol	3055	D		
Aminoethyl ethanolamine		(D)		
N-Aminoethylpiperazine	2815	D		
2-Amino-2-methyl-1-propanol (90 % or less)		D		
Ammonia aqueous (28 % or less) (*)	2672	C		
Ammonium nitrate solution (93 % or less)		D		
Ammonium sulphate solution ...		D		
Ammonium sulphide solution (45 % or less)	2683	B		
Ammonium thiocyanate (25 % or less)/Ammonium thiosulphate (20 % or less) solution		(C)		
Ammonium thiosulphate solution (60 % or less)		(C)		
n-Amyl acetate	1104	C		
sec-Amyl acetate	1104	C		
Amyl acetate, commercial	1104	C		
n-Amyl alcohol	1105	D		
sec-Amyl alcohol	1105	D		
Amyl alcohol, primary	1105	D		
Aniline	1547	C		

Substance	I	II	III	IV	Substance	I	II	III	IV
Animal and fish oils, n. o. s. including:					Cyclohexane	1145	C		
Cod liver oil					Cyclohexanol		C		
Sperm oil					Cyclohexanone	1915	D		
Aviation alkylates (C ₈ paraffins and iso-paraffins BPT 95-120°C)		(C)			Cyclohexyl acetate		(B)		
Benzene and mixtures having 10 % benzene or more	(**) 1114	C			Cyclohexylamine	2357	C		
Benzene sulphonyl chloride	2225	D			1,3-Cyclopentadiene dimer (molten)		B		
Benzyl acetate		C			Cyclopentane	1146	(C)		
Benzyl alcohol		C			Cyclopentene		(B)		
Benzyl chloride	1738	B			<i>p</i> -Cymene	2046	C		
Brake fluid base mix: [Poly(2-8) alkylene (C ₂ -C ₃) glycols/Polyalkylene (C ₂ -C ₁₀) glycols monoalkyl (C ₁ -C ₄) ethers and their borate esters]		D			Decahydronaphthalene	1147	(D)		
Butene oligomer		B			Decanoic acid		C		
<i>n</i> -Butyl acetate	1123	C			Decene		B		
sec-Butyl acetate	1123	D			Decyl acrylate		A	0.1	0.05
<i>n</i> -Butyl acrylate	2348	B			Decyl alcohol (all isomers)		B		
Butylamine (all isomers)		C			Decylbenzene		D		
Butylbenzenes (all isomers)	2709	(A)	0.1	0.05	Diacetone alcohol	1148	D		
Butyl benzyl phthalate		A	0.1	0.05	Dialkyl (C ₇ -C ₁₃) phthalates		D		
<i>n</i> -Butyl butyrate		(C)			Dibutylamine		C		
Butyl/Decyl/Cetyl/Eicosyl methacrylate mixture		D			Dibutyl phthalate		A	0.1	0.05
Butylene glycol		D			Dichlorobenzenes (all isomers) ...	1592	B		
1,2-Butylene oxide	3022	C			1,1-Dichloroethane	2362	B		
<i>n</i> -Butyl ether	1149	C			Dichloroethyl ether	1916	B		
Butyl lactate		D			1,6-Dichlorohexane		B		
Butyl methacrylate		D			2,2-Dichloroisopropyl ether	2490	C		
<i>n</i> -Butyraldehyde	1129	B			Dichloromethane	1593	D		
Butyric acid	2820	D			2,4-Dichlorophenol	2021	A	0.1	0.05
gamma-Butyrolactone		D			2,4-Dichlorophenoxyacetic acid, diethanolamine salt solution ...		A	0.1	0.05
Calcium alkyl salicylate		C			2,4-Dichlorophenoxyacetic acid, dimethylamine salt solution (70 % or less)		A	0.1	0.05
Calcium hydroxide slurry		D			2,4-Dichlorophenoxyacetic acid, triisopropanolamine salt solution		A	0.1	0.05
Calcium hypochlorite solution (15 % or less)		C			1,1-Dichloropropane		B		
Calcium hypochlorite solution (more than 15 %)		B			1,2-Dichloropropane	1279	B		
Calcium naphthenate in mineral oil		A	0.1	0.05	1,3-Dichloropropane		B		
Camphor oil	1130	B			1,3-Dichloropropene	2047	B		
epsilon-Caprolactam (molten or aqueous solutions)		D			Dichloropropene/Dichloropropane mixtures		B		
Carbolic oil		A	0.1	0.05	2,2-Dichloropropionic acid		D		
Carbon disulphide	1131	B			Diethylamine	1154	C		
Carbon tetrachloride	1846	B			Diethylaminoethanol	2686	C		
Cashew nut shell oil (untreated)		D			Diethylbenzene	2049	C		
Chlorinated paraffins (C ₁₀ -C ₁₃)		A	0.1	0.05	Diethylene glycol butyl ether acetate		(D)		
Chloroacetic acid (80 % or less)	1750	C			Diethylene glycol dibutyl ether ...		D		
Chlorobenzene	1134	B			Diethylene glycol ethyl ether acetate		(D)		
Chloroform	1888	B			Diethylene glycol methyl ether ...		C		
Chlorohydrins (crude)		(D)			Diethylene glycol methyl ether acetate		(D)		
o-Chloronitrobenzene	1578	B			Diethylenetriamine	2079	D		
2- or 3-Chloropropionic acid		(C)			Di-(2-ethylhexyl) adipate		D		
Chlorosulphonic acid	1754	C			Di-(2-ethylhexyl) phosphoric acid	1902	C		
<i>m</i> -Chlorotoluene	2238	B			Diethyl phthalate		C		
o-Chlorotoluene	2238	A	0.1	0.05	Diethyl sulphate	1594	(B)		
<i>p</i> -Chlorotoluene	2238	B			Diglycidyl ether of bisphenol A ...		B		
Chlorotoluenes (mixed isomers)	2238	A	0.1	0.05	Diglycidyl ether of bisphenol F ...		B		
Choline chloride solutions		D			Di- <i>n</i> -hexyl adipate		B		
Citric acid		D			1,4-Dihydro-9,10-dihydroxy anthracene, disodium salt solution ...		D		
Coal tar		A	0.1	0.05	Diisobutylamine	2361	(C)		
Coal tar naphtha solvent		B			Diisobutylene	2050	B		
Coal tar pitch (molten)		D			Diisobutyl ketone	1157	D		
Cobalt naphthenate in solvent naphtha		A	0.1	0.05	Diisobutyl phthalate		B		
Coconut oil fatty acid		C			Diisodecyl phthalate		D		
Coconut oil fatty acid methyl ester		D			Diisononyl adipate		D		
Creosote (coal tar)		A	0.1	0.05	Diisopropanolamine		C		
Creosote (wood)		A	0.1	0.05	Diisopropylamine	1158	C		
Cresols (all isomers)	2076	A	0.1	0.05	Diisopropylbenzene (all isomers)		A	0.1	0.05
Cresylic acid, sodium salt solution		A	0.1	0.05	Diisopropyl naphthalene		D		
Crotonaldehyde	1143	B			<i>N</i> , <i>N</i> -Dimethylacetamide solution (40 % or less)		D		
Cycloheptane	2241	(C)			Dimethyl adipate		B		
					Dimethylamine solution (45 % or less)	1160	C		

Substance	I	II	III	IV	Substance	I	II	III	IV
Dimethylamine solution (greater than 45 % but not greater than 55 %)	1160	C			Ethylene oxide/Propylene oxide mixture with an Ethylene oxide content of not more than 30 % in weight	2983	D		
Dimethylamine solution (greater than 55 % but not greater than 65 %)	1160	C			2-Ethylhexanoic acid		D		
<i>N, N</i> -Dimethylcyclohexylamine	2264	C			2-Ethylhexyl acrylate		B		
Dimethylethanolamine	2051	D			2-Ethylhexylamine	2276	B		
Dimethylformamide	2265	D			Ethylidene norbornene		B		
Dimethyl glutarate		C			Ethyl methacrylate	2277	(D)		
Dimethyl octanoic acid		(C)			<i>o</i> -Ethylphenol		(A)	0.1	0.05
Dimethyl phthalate		C			Ethyl propionate	1195	D		
2,2-Dimethylpropane-1,3-diol		(D)			2-Ethyl-3-propylacrolein		(B)		
Dimethyl succinate		C			Ethyltoluene		(B)		
Dinitrotoluene (molten)	1600	B			Ferric chloride solutions	2582	C		
Dinonyl phthalate		D			Ferric hydroxyethyl ethylenediamine triacetic acid, trisodium salt solution		D		
1,4-Dioxane	1165	D			Ferric nitrate/Nitric acid solution		C		
Dipentene	2052	C			Formaldehyde solutions (45 % or less)	1198, 2209	C		
Diphenyl		A	0.1	0.05	Formamide		D		
Diphenyl/Diphenyl ether mixtures		A	0.1	0.05	Formic acid	1779	D		
Diphenyl ether		A	0.1	0.05	Fumaric adduct of rosin, water dispersion		B		
Diphenyl ether/Diphenyl phenyl ether mixture		A	0.1	0.05	Furfural	1199	C		
Diphenylmethane diisocyanate	2489	(B)			Furfuryl alcohol	2874	C		
Diphenylol propane-epichlorohydrin resins		B			Glutaraldehyde solutions (50 % or less)		D		
Di- <i>n</i> -propylamine	2383	C			Glycidyl ester of C10 trialkylacetic acid		B		
Dipropylene glycol methyl ether		(D)			Glyoxal solution (40 % or less)		D		
Ditridecyl phthalate		D			Heptane (all isomers)	1206	(C)		
Diundecyl phthalate		D			<i>n</i> -Heptanoic acid		(D)		
Dodecene (all isomers)		(B)			Heptanol (all isomers)		C		
Dodecenyl succinic acid, dipotassium salt solution		(D)			Heptene (all isomers)		C		
Dodecyl alcohol		B			Heptyl acetate		(B)		
Dodecyl diphenyl ether disulphonate solution		B			Hexamethylenediamine adipate (50 % in water)		D		
Dodecyl phenol		A	0.1	0.05	Hexamethylenediamine solution	1783	C		
Drilling brines, containing Zinc salts		(A)	0.1	0.05	Hexamethyleneimine	2493	C		
Epichlorohydrin	2023	C			Hexamethylenetetramine solutions		D		
Ethanolamine	2491	D			Hexane (all isomers)	1208	(C)		
2-Ethoxyethanol	1171	D			Hexanoic acid		D		
2-Ethoxyethyl acetate	1172	C			Hexanol	2282	D		
Ethyl acetate	1173	D			Hexene (all isomers)		(C)		
Ethyl acetoacetate		(D)			Hexyl acetate	1233	B		
Ethyl acrylate	1917	A	0.1	0.05	Hydrochloric acid	1789	D		
Ethylamine	1036	(C)			Hydrogen peroxide solutions (over 8 % but not over 60 %)	2014, 2984	C		
Ethylamine solutions (72 % or less)	2270	(C)			Hydrogen peroxide solutions (over 60 % but not over 70 %)	2015	C		
Ethyl amyl ketone	2271	C			2-Hydroxyethyl acrylate		B		
Ethylbenzene	1175	C			<i>N</i> -(Hydroxyethyl) ethylenediamine triacetic acid, trisodium salt solution		D		
<i>N</i> -Ethylbutylamine		(C)			Isoamyl acetate	1104	C		
Ethyl butyrate	1180	C			Isoamyl alcohol	1105	D		
Ethylcyclohexane		(C)			Isobutyl acetate	1213	C		
<i>N</i> -Ethylcyclohexylamine		D			Isobutyl acrylate	2527	B		
Ethylene chlorohydrin	1135	C			Isobutyl formate	2393	D		
Ethylene cyanohydrin		(D)			Isobutyraldehyde	2045	C		
Ethylenediamine	1604	C			Isophorone		D		
Ethylenediamine, Tetraacetic acid, Tetrasodium salt solution		D			Isophoronediamine	2289	D		
Ethylene dibromide	1605	B			Isophorone diisocyanate	2290	B		
Ethylene dichloride	1184	B			Isoprene	1218	C		
Ethylene glycol		D			Isopropanolamine		C		
Ethylene glycol acetate		(D)			Isopropylamine	1221	C		
Ethylene glycol butyl ether acetate		(C)			Isopropylbenzene	1918	B		
Ethylene glycol diacetate		C			Isopropylcyclohexane		(C)		
Ethylene glycol isopropyl ether		D			Isopropyl ether	1159	D		
Ethylene glycol methyl butyl ether		D			Isovaleraldehyde	2058	C		
Ethylene glycol methyl ether	1188	D			Lactic acid		D		
Ethylene glycol methyl ether acetate	1189	D			Lactonitrile solution (80 % or less)		B		
Ethylene glycol phenyl ether		D			Latex (ammonia inhibited)		D		
Ethylene glycol phenyl ether/Diethylene glycol phenyl ether mixture		D			Lauric acid		B		
		D			Maleic anhydride	2215	D		

Substance	I	II	III	IV	Substance	I	II	III	IV
Mercaptobenzothiazol, sodium salt solution		B			Palm oil fatty acid methyl ester ...		D		
Mesityl oxide	1229	D			Palm stearin		D		
Metam sodium solution		A	0.1	0.05	Paraldehyde	1264	C		
Methacrylic acid	2531	D			Pentachloroethane	1669	B		
Methacrylic resin in 1,2-Dichloroethane solution		B			1,3-Pentadiene		C		
Methacrylonitrile	3079	(B)			Pentaethylenehexamine		D		
3-Methoxybutyl acetate	2708	D			Pentane (all isomers)	1265	(C)		
Metyl acetoacetate		D			Pentanoic acid		D		
Metyl acrylate	1919	B			Pentene (all isomers)		C		
Methylamine solutions (42 % or less)	1235	C			Perchloroethylene	1897	B		
Methylamyl acetate	1233	(C)			Phenol	2312	B		
Methylamyl alcohol	2053	(C)			1-Phenyl-1-xylyl ethane		C		
Methyl amyl ketone	1110	(C)			Phosphoric acid	1805	D		
Methyl butenol		(D)			Phosphorus, yellow or white ...	1381, 2447	A	0.1	0.005
Methyl tert-butyl ether	2398	D			Phthalic anhydride (molten) ...	2214	C		
Methyl butyl ketone		D			Pinene	2368	B		
Methyl butynol		D			Polyalkylene glycol butyl ether ...		D		
Methyl butyrate	1237	(C)			Polyethylene polyamines	2734, 2735	(C)		
Methylcyclohexane	2296	(C)			Polyferric sulphate solution		(C)		
Methylcyclopentadiene dimer ...		(B)			Polymethylene polyphenyl isocyanate	2207	D		
2-Methyl-6-ethyl aniline		C			Polypropylene glycol		D		
2-Methyl-5-ethyl pyridine	2300	(B)			Potassium hydroxide solution ...	1814	C		
Methyl formate	1243	D			<i>n</i> -Propanolamine		C		
Methyl heptyl ketone		B			<i>beta</i> -Propiolactone		D		
Methyl isobutyl ketone	1245	D			Propionaldehyde	1275	D		
Methyl methacrylate	1247	D			Propionic acid	1848	D		
Methylnaphthalene		A	0.1	0.05	Propionic anhydride	2496	C		
2-Methyl-1-pentene	2288	C			Propionitrile	2404	C		
Methyl propyl ketone		D			<i>n</i> -Propyl acetate	1276	D		
2-Methylpyridine	2313	B			<i>n</i> -Propylamine	1277	C		
4-Methylpyridine	2313	B			<i>n</i> -Propylbenzene	2364	(C)		
<i>N</i> -Methyl-2-pyrrolidone		B			<i>n</i> -Propyl chloride		B		
Methyl salicylate		(B)			Propylene dimer		(C)		
<i>alpha</i> -Methylstyrene	2303	A	0.1	0.05	Propylene glycol ethyl ether		(D)		
Morpholine	2054	D			Propylene glycol methyl ether ...		(D)		
Motor fuel anti-knock compounds					Propylene glycol monoalkyl ether		(D)		
Naphthalene (molten)	1649	A	0.1	0.05	Propylene oxide	1280	D		
Naphthalene sulphonic acid-formaldehyde copolymer, sodium salt solution	2304	A	0.1	0.05	Propylene tetramer	2850	B		
Naphthenic acids		D			Propylene trimer	2057	B		
Neodecanoic acid		A	0.1	0.05	Pyridine	1282	D		
Nitrating acid (mixture of sulphuric and nitric acids)	1796	(C)			Rosin		B		
Nitric acid (less than 70 %)	2031	C			Rosin soap (disproportionated) solution		B		
Nitric acid (70 % and over)	2031, 2032	C			Silicon tetrachloride		D		
Nitrilotriacetic acid, trisodium salt solution		D			Sodium aluminate solution		C		
Nitrobenzene	1662	B			Sodium borohydride (15 % or less)/Sodium hydroxide solution ...		C		
<i>o</i> -Nitrophenol (molten)	1663	B			Sodium carbonate solution		D		
1-or 2-Nitropropane	2608	D			Sodium dichromate solution (70 % or less)		C		
Nitropropane (60 %)/Nitroethane (40 %) mixture	1993	D			Sodium hydrogen sulphite solution (35 % or less)	2693	D		
<i>o</i> - or <i>p</i> -Nitrotoluenes	1664	C			Sodium hydrosulphide/Ammonium sulphide solution		B		
Nonane (all isomers)	1920	(C)			Sodium hydrosulphide solution (45 % or less)	2949	B		
Nonanoic acid (all isomers)		D			Sodium hydroxide solution	1824	D		
Nonene		B			Sodium hypochlorite solution (15 % or less)	1791	C		
Nonyl alcohol (all isomers)		C			Sodium nitrite solution	1577	B		
Nonyl methacrylate monomer ...		(D)			Sodium silicate solution		D		
Nonylphenol		A	0.1	0.05	Sodium sulphide solution		B		
Nonyl phenol poly (4-12) ethoxylates		B			Sodium sulphite solution		C		
Octane (all isomers)	1262	(C)			Sodium thiocyanate solution (56 % or less)		(B)		
Octanoic acid (all isomers)		D			Styrene monomer	2055	B		
Octanol (all isomers)		C			Sulpholane		D		
Octene (all isomers)		B			Sulphuric acid	1830	C		
<i>n</i> -Octyl acetate		D			Sulphuric acid, spent	1832	C		
Octyl aldehydes		(B)			Tall oil (crude and distilled) ...		B		
Octyl nitrates (all isomers)		A	0.1	0.05	Tall oil fatty acid (resin acids less than 20 %)		(C)		
Olefin mixtures (<i>C</i> ₅ - <i>C</i> ₇)		C			Tall oil soap (disproportionated) solution		B		
Olefin mixtures (<i>C</i> ₅ - <i>C</i> ₁₅)		B			Tallow		D		
<i>alpha</i> -Olefins (<i>C</i> ₆ - <i>C</i> ₁₈) mixtures .		B			Tallow fatty acid		(D)		
Oleic acid		D			Tetrachloroethane	1702	B		
Oleum	1831	C			Tetraethylene pentamine	2320	D		
Palm nut oil fatty acid		(C)							

Substance	I	II	III	IV
Tetrahydrofuran	2056	D		
Tetrahydronaphthalene		C		
1,2,3,5-Tetramethylbenzene		(C)		
Titanium tetrachloride	1838	D		
Toluene	1294	C		
Toluenediamine	1709	C		
Toluene diisocyanate	2078	C		
o-Toluidine	1708	C		
Tributyl phosphate		B		
1,2,4-Trichlorobenzene	2321	B		
1,1,1-Trichloroethane	2831	B		
1,1,2-Trichloroethane		B		
Trichloroethylene	1710	B		
1,2,3-Trichloropropane		B		
1,1,2-Trichloro-1,2,2-trifluoroethane		C		
Tricresyl phosphate (containing less than 1 % ortho-isomer) ...		A	0.1	0.05
Tricresyl phosphate (containing 1 % or more ortho-isomer) ...	(***) 2574	A	0.1	0.05
Triethanolamine		D		
Triethylamine	1296	C		
Triethylbenzene		A	0.1	0.05
Triethylene glycol ethyl ether ...		(D)		
Triethylene glycol methyl ether ...		(D)		
Triethylenetetramine	2259	D		
Trimethylacetic acid		D		
Trimethylamine		C		
Trimethyl benzenes (all isomers)		B		
Trimethylhexamethylene diamine (2,2,4- and 2,4,4- isomers) ...	2327	D		
Trimethylhexamethylene diisocyanate (2,2,4- and 2,4,4-isomers)	2328	B		
Trimethylol propane polyethoxylate		D		
2,2,4-Trimethyl-1,3-pentanediol-1-isobutyrate		C		
Tripropylene glycol methyl ether		(D)		
Trixylyl phosphate		A	0.1	0.05
Turpentine	1299	B		
Undecanoic acid		(C)		
l-Undecene		B		
Undecyl alcohol		B		
Urea/Ammonium mono-and dihydrogen phosphite/potassium chloride solution		(D)		
Urea/Ammonium nitrate solution		D		
Urea/Ammonium nitrate solution (containing aqua Ammonia) ...		C		
Urea/Ammonium phosphate solution		D		
n-Valeraldehyde	2058	D		
Vegetable oil, n. o. s., including ...		D		
Castor oil;				
Coconut oil;				
Corn oil;				
Cottonseed oil;				
Groundnut oil;				
Linseed oil;				
Olive oil;				
Palm nut oil;				
Palm oil;				
Rape seed oil;				
Rice bran oil;				
Safflower oil;				
Sesame oil;				
Soya bean oil;				
Sunflower oil;				
Tung oil.				
Vinyl acetate	1301	C		
Vinyl ethyl ether	1302	C		
Vinylidene chloride	1303	B		
Vinyl neodecanoate		B		
Vinyltoluene	2618	A	0.1	0.05

Substance	I	II	III	IV
White spirit, low (15 %-20 %) aromatic	1300	(B)		
Xylenes	1307	C		
Xylenol	2261	B		

(*) UN number refers to 10 %-35 %.

(**) UN number 1114 applies to Benzene.

(***) UN number 2574 applies to Tricresyl phosphate containing more than 3 % ortho-isomer.

Pollution Category brackets indicates that the substance has been provisionally included in this list and that further data are necessary in order to complete the evaluation of its environmental hazards, particularly in relation to living resources. Until the hazard evaluation is completed the Pollution Category assigned shall be used.

Appendix III

Substance	UN number
Acetone	1090
Acetonitrile	1648
Alcoholic beverages, n. o. s.	
Alcohols (C_{13} and above)	
Aminoethyldiethanolamine/Aminoethylethanolamine solution 2-Amino-2-hydroxymethyl-1,3-propanediol solution (40 % or less) tert-Amyl alcohol	1105
Apple juice	
Behenyl alcohol	
Benzene tricarboxylic acid, trioctyl ester	
n-Butyl alcohol	1120
sec-Butyl alcohol	1120
tert-Butyl alcohol	1120
Butyl stearate	
Calcium carbonate slurry	
Calcium nitrate/Magnesium nitrate/Potassium chloride solution	
Cetyl/Eicosyl methacrylate mixture	
Cetyl/Stearyl alcohol	
Chlorinated paraffins (C_{14} - C_{17}) (with 52 % chlorine) ...	
Clay slurry	
Coal slurry	
Dextrose solution	
Diethanolamine	
Diethyl ether	1155
Diethylene glycol	
Diethylene glycol butyl ether	
Diethylene glycol diethyl ether	
Diethylene glycol ethyl ether	
Diethylenetriamine pentaacetic acid, pentasodium salt solution	
Diheptyl phthalate	
Diehexyl phthalate	
Diisooctyl phthalate	
Dioctyl phthalate	
Dipropylene glycol	
Dodecane (all isomers)	
Dodecyl benzene	
Dodecyl methacrylate	
Dodecyl/Pentadecyl methacrylate mixture	
Drilling brines:	
Calcium bromide solution	
Calcium chloride solution	
Sodium chloride solution	
Ethyl alcohol	1170
Ethylene carbonate	
Ethylene glycol butyl ether	2369
Ethylene glycol tert-butyl ether	
Ethylene-Vinyl acetate copolymer (emulsion)	
Fatty acid (saturated, C_{13} and above)	
Glucose solution	
Glycerine	
Glycerol polyalkoxylate	
Glyceryl triacetate	
Glycine, sodium salt solution	

Substance	UN number
Hexamethylene glycol	
Hexylene glycol	
Isobutyl alcohol	1212
Isopropyl acetate	1220
Isopropyl alcohol	1219
Kaolin slurry	
Lard	
Latex:	
Carboxylated styrene-Butadiene copolymer	
Styrene-butadiene rubber	
Lignin sulphonic acid, sodium salt solution	
Magnesium chloride solution	
Magnesium hydroxide slurry	
3-Methoxy-1-butanol	
Methyl acetate	1231
Methyl alcohol	1230
Methyl ethyl ketone	
2-Methyl-2-hydroxy-3-butyne	
3-Methyl-3-methoxy butanol	
3-Methyl-3-methoxy butyl acetate	
Molasses	
Octyl decyl adipate	
<i>alpha</i> -Olefins (C ₁₃ -C ₁₈)	
Olefins (C ₁₃ and above, all isomers)	
<i>n</i> -Paraffins (C ₁₀ -C ₂₀)	
Paraffins wax	
Petrolatum	
Polyaluminium chloride solution	
Polybutene	
Polyethylene glycol dimethyl ether	
Polyethylene glycols	
Polypropylene glycol methyl ether	
Polysiloxane	
<i>n</i> -Propyl alcohol	
Propylene glycol	
Propylene-butylene copolymer	
Sodium aluminosilicate slurry	
Sodium chlorate solution (50 % or less)	2428
Sorbitol solution	
Sulphur (molten)	2448
Tetraethylene glycol	
Tridecane	
Tridecanoic acid	
Triethylene glycol	
Triethylene glycol butyl ether	
Triisopropanolamine	
Tripropylene glycol	
Urea formaldehyde resin solution	
Urea solution	
Vegetable protein solution (hydrolyzed)	
Water	

ANEXO

Emendas aos apêndices II e III do anexo II da MARPOL 73/78

As listas que figuram nos apêndices II e III do anexo II da MARPOL 73/78 são substituídas pelas seguintes:

Apêndice II

Substância	I	II	III	IV
Acetaldeído	1089	C		
Acetato de amilo normal	1104	C		
Acetato de amilo secundário	1104	C		
Acetato de amilo comercial	1104	C		
Acetato de benzilo		C		
Acetato de butilo normal	1123	C		
Acetato de butilo secundário	1123	C		
Acetato de ciclo-hexilo	2243	(B)		
Acetato de éter butílico do dietilenoglicol		(D)		

Substância	I	II	III	IV
Acetato do éter butílico do dietilenoglicol		(C)		
Acetato do éter etílico do dietilenoglicol		(D)		
Acetato do éter metílico do dietilenoglicol		(D)		
Acetato do éter monometílico do etilenoglicol	1189	D		
Acetato do éter monoetilico do etilenoglicol	1172	C		
Acetato de etilglicol	1172	C		
Acetato de 2-etil-hexilo		D		
Acetato de etilo	1173	D		
Acetato de 2-etoxietilo	1172	C		
Acetato de etilenoglicol		(D)		
Acetato de heptilo		(B)		
Acetato de hexilo	1233	B		
Acetato de isoamilo	1104	C		
Acetato de isobutilo	1213	C		
Acetato de metilamilo	1233	(C)		
Acetato de 3-metoxibutilo (butoxilo)	2708	D		
Acetato <i>n</i> -octilo		D		
Acetato de <i>n</i> -propilo	1276	D		
Acetato de vinilo	1301	C		
Acetoacetato de etilo		(D)		
Acetoacetato de metilo		D		
Acetocianidrina	1541	A	0,1	0,05
Ácido acético glacial	2789	D		
Ácido acrílico	2218	D		
Ácido alquil-benzeno-sulfónico	2584	C		
Ácido alquilbenzeno-sulfónico, sal sódico em solução		C		
Ácido butírico (ácido <i>n</i> -butírico)	2820	D		
Ácido cítrico		D		
Ácido clorídrico	1789	D		
Ácido cloroacético (a 80 % no máximo)	1750	D		
Ácido 2-cloropropiónico	2511	(C)		
ou alfa-cloropropiónico ou 3-cloropropiónico		(C)		
Ácido clorossulfónico [SO ₂ (OH) Cl]	1754	C		
Ácido cresílico, sal sódico em solução		A	0,1	0,05
Ácido decanóico (ácido <i>n</i> -cáprico)		C		
Ácido 2,4-diclorofenoxiacético, sal da dietanolamina, em solução		A	0,1	0,05
Ácido 2,4-diclorofenoxiacético, sal da dimetilamina, em solução (a 70 % no máximo)		A	0,1	0,05
Ácido 2,4-diclorofenoxiacético, sal da triisopropanolamina, em solução		A	0,1	0,05
Ácido 2,2-dicloro propiónico		D		
Ácido dimetiloctanóico		(C)		
Ácido dodecenilsuccínico, sal dipotássico, em solução		(D)		
Ácido 2-etil-hexanóico		D		
Ácido fórmico	1779	D		
Ácido fosfórico	1805	D		
Ácido gordo do óleo de coco		C		
Ácido gordo do óleo de noz de palma		(C)		
Ácido gordo de sebo		(D)		
Ácido gordo de «talloil» (com menos de 20 % de ácidos resinosos)		(C)		
Ácido <i>n</i> -heptanóico		(D)		
Ácido hexanóico (ácido capríco)		(D)		
Ácido láctico		D		
Ácido láurico		B		
Ácido monocloroacético (a 80 % no máximo)	1750	C		
Ácido metacrílico (estabilizado)	2531	D		
Ácido neodecanóico		C		
Ácido nítrico (inferior a 70 %)	2031	C		

Substância	I	II	III	IV	Substância	I	II	III	IV
Ácido nítrico (a 70 % e superior — ácido nítrico fumante)	2031 2032	C			Anidrido propiónico	2496	C		
Ácido nitrilotriacético, sal trissódico, em solução		D			Anilina	1547	C		
Ácido nonanóico (ácido pelargónico) (seus isómeros)		D			Benzeno e misturas cujo teor em benzeno é igual ou superior a 10 %	(**) 1114	C		
Ácido octanóico (seus isómeros)		D			Boro-hidreto de sódio (a 15 % no máximo)/hidróxido de sódio, solução		C		
Ácido oleico		D			Breu de alcatrão de hulha (fundido)		D		
Ácido pentanóico		D			Buteno, oligómero de		B		
Ácido propiónico	1848	D			Butilamina (todos os isómeros)		C		
Ácido sulfonítrico (mistura de ácidos sulfúrico e nítrico)	1796	(C)			Butilbenzeno (todos os isómeros)	2709	(A)	0,1	0,05
Ácido sulfúrico	1830	C			Butilenoglicol		D		
Ácido sulfúrico residual (completamente desnitrificado)	1832	C			<i>n</i> -butiraldeído (butanal)	1129	B		
Ácido triacético da (<i>N</i> -hidroxietil) etilenodiamina, sal trissódico, em solução		D			Butirato de <i>n</i> -butilo		(C)		
Ácido triacético da hidroxi-etilenodiamino-férrica, sal trissódico, em solução		D			Butirato de etilo		C		
Ácido trimetilacético (ácido 2,2-dimetilpropanóico; ácido piválico)		D			Butirato de metilo	1237	(C)		
Ácido undecanóico		(C)			gama-butirolactona		D		
Ácidos nafténicos		A	0,1	0,05	épsilon-caprolactama (fundida ou em solução aquosa)		D		
Acrilamida em solução (a 50 % no máximo)	2074	D			Carbonato de sódio, em solução		D		
Acrilato de butilo normal (<i>n</i> -butilo)	2348	B			Ciclo-heptano	2241	(C)		
Acrilato de decilo		A	0,1	0,05	Ciclo-hexano	1145	C		
Acrilato de 2-etil-hexilo		B			Ciclo-hexanol		C		
Acrilato de etilo (éster etílico do ácido propiónico)	1917	A	0,1	0,05	Ciclo-hexanona	1915	D		
Acrilato de 2-hidroxietilo		B			Ciclo-hexilamina	2357	C		
Acrilato de isobutilo	2527	B			1,3-ciclopentadieno, dímero (fundido)		B		
Acrilato de metilo	1919	B			Ciclopentano	1146	(C)		
Acrilonitrilo	1093	D			Ciclopenteno		(B)		
Adipato de di (2-etil-hexilo)		B			Para-cimeno	2046	C		
Adipato de di- <i>n</i> -hexilo		D			Cloreto de alilo	1100	B		
Adipato de diisononilo		D			Cloreto de alumínio (a 30 % no máximo)/ácido clorídrico (20 % no máximo), em solução		D		
Adipato de dimetilo		B			Cloreto de benzenossulfonilo	2225	D		
Adipato de hexametileno, diamina em solução (a 50 % em água)		D			Cloreto de benzilo	1738	B		
Adiponitrilo	2205	D			Cloreto de colina, em solução		D		
Alcatrão		A	0,1	0,05	Cloreto de ferro III, em solução	2582	C		
Álcool alílico	1098	B			Cloreto de <i>n</i> -propilo		B		
Álcool <i>n</i> -amílico (1-pentanol)	1105	D			Cloreto de <i>n</i> -propilo		B		
Álcool sec-amílico (2-pentanol)	1105	D			Cloreto de vinilideno	1303	B		
Álcool amílico primário	1105	D			Cloridrinhas brutas		(D)		
Álcool benxílico		C			Clorobenzeno	1134	B		
Álcool decílico (todos os isómeros)		B			Clorofórmio	1888	B		
Álcool dodecílico (1-dodecanol)		B			Orto-cloronitrobenzeno	1578	B		
Álcool furfurílico	2874	C			Orto-clorotolueno	2238	A	0,1	0,05
Álcool isoamílico	1105	D			meta-clorotolueno	2238	B		
Álcool metilamílico	2053	(C)			para-clorotolueno	2238	B		
Álcool monílico (todos os isómeros)		C			Clorotoluenos (misturas de isómeros)	2238	A	0,1	0,05
Aldeído crotónico (estabilizado)	1143	B			Colofónia		B		
Aldeído glutárico, em solução (a 50 % no máximo)		D			Composto de adição de resina fumárica, em dispersão aquosa		B		
Aldeído propiónico	1275	D			Compostos antidetonantes para carburantes	1649	A	0,1	0,05
Aldeídos octílicos		(B)			Co-polímero de ácido-formaldeído naftalenossulfónico, sal sódico, em solução		D		
Alquilbenzenos (C ₉ -C ₁₇)		(D)			Co-polímero de acrilato de alquilo/vinilpiridina em tolueno		C		
Alquilsalicilato de cálcio		C			Creosote (madeira)		A	0,1	0,05
Aluminato de sódio, em solução (2-aminoetoxi)- 2 etanol	3055	C			Creosote (óleo de alcatrão)		A	0,1	0,05
Aminoetiletanolamina		(D)			Cresóis (todos os isómeros)	2076	A	0,1	0,05
<i>N</i> -aminoetilpiperazina	2815	D			Deca-hidronaftaleno	1147	(D)		
2-amino-2 metil-prapanol-1 (a 90 % no máximo)		D			Deceno		B		
Amilmetilcetona	1110	(C)			Decilbenzeno		D		
Amoníaco em solução aquosa (a 28 % no máximo)	(*) 2672	C			Diacetato de etilenoglicol		C		
Anidrido acético		D			Diacetona-álcool	1148	D		
Anidrido ftálico (fundido)	2214	C			Dialquilftalato (C ₇ -C ₁₃)		D		
Anidrido maleico	2215	D			Dibrometo de etileno	1605	B		
					Dibutilamina		C		
					1,1-dicloroetano	2362	B		
					2,4-diclorofenol	2021	A	0,1	0,05
					1,6-dicloro-hexano		B		
					Diclorometano	1593	D		
					1,1-dicloropropano		B		
					1,2-dicloropropano	1279	B		
					1,3-dicloropropano		B		

Substância	I	II	III	IV	Substância	I	II	III	IV
1,3-dicloropropeno	2047	B			Éter isopropílico do etilenoglicol		D		
Dicloropropeno/dicloropropano, em misturas		B			Éter metil tert-butilico	2398	D		
Dicloreto de etileno	1184	B			Éter metilbutílico do etilenoglicol		D		
Dicromato de sódio em solução (a 70 % no máximo)		C			Éter metílico do dietilenoglicol ...		C		
Dietilamina	1154	C			Éter metílico do dipropilenoglicol	1188	(D)		
Dietilaminoetanol	2686	C			Éter metílico do propilenoglicol		(D)		
Dietilbenzeno	2049	C			Éter metílico do trietilenoglicol		(D)		
Dietilenotriamina	2079	D			Éter metílico do tripropilenoglicol		(D)		
Difenilo		A	0,1	0,05	Éter monoalquílico do propilenoglicol		(D)		
Difenilo/éter defenílico, em mistura		A	0,1	0,05	Etilamina	1036	(C)		
1,4-dihidro dihidroxi-9,10 antraceno, sal dissódico, em solução		D			Etilamina, em solução (a 72 %, no máximo)	2270	(C)		
Diisobutilamina	2361	(C)			Etilamilcetona	2271	C		
Diisobutil-cetona	1157	D			Etibenzeno	1175	C		
Diisobutileno	2050	B			N-etilbutilamina		(C)		
Diisocianato de difenilmetano ...	2489	(B)			Etilciclo-hexano		(C)		
Diisocianato de isoforano	2290	B			N-etilciclo-hexilamina		D		
Diisocianato de tolueno	2078	C			Etilenodiamina	1604	C		
Diisocianato de trimetil-hexametileno (isómeros 2,2,4 e 2,4,4) ..	2328	B			Etilenodiamina, ácido tetra-acético, sal tetrassódico do ácido, em solução		D		
Diisopropanolamina		C			Etilenocianidrina		(D)		
Diisopropilamina	1158	C			Etilenoglicol		D		
Diisopropilbenzeno (todos os isómeros)		A	0,1	0,05	0-etilfenol (orto-etilfenol)		(A)	0,1	0,05
Diisopropilnaftaleno		D			2-etil-hexilamina	2276	B		
N, N-dimetilacetamida em solução (a 40 % no máximo)		D			2-etilpropil-3-acroleína		(B)		
Dimetilamina, em solução (a 45 % no máximo)		C			Etiltolueno		(B)		
Dimetilamina, em solução (a 45 % no mínimo, mas inferior a 55 %)	1160	C			2-etoxietanol	1171	D		
Dimetilamina, em solução (a 45 % no mínimo, mas inferior a 65 %)	1160	C			1-fenil-1-xililetano		C		
N, N-dimetilciclohexilamina	2264	C			Fenol	2312	B		
Dimetiletanolamina	2051	D			Formaldeído em solução (a 45 % no máximo)	1198	C		
Dimetilformamida	2265	(D)			Formamida		D		
2,2-dimetilpropano-1,3 diol	1600	B			Formiato de isobutilo	2393	D		
Dinitrotolueno (fundido)	1165	D			Formiato de metilo	1243	D		
1,4-dioxano	2052	C			Fosfato ácido de diisooctilo	1902	C		
Dipenteno	2383	C			Fostato de tributilo		B		
Di-n-propilamina		B			Fosfato de tricresilo (contendo menos de 1 % de isómero orto)		A	0,1	0,05
Dissulfonato de éter dodecílico/difenílico em solução	1131	(B)			Fosfato de tricresilo (contendo 1 % ou mais de isómero orto)	(***) 2574	A	0,1	0,05
Dissulfureto de carbono		A	0,1	0,05	Fosfato de trixililo		A	0,1	0,05
Dodeceno (todos os isómeros) ...	2023	C			Fósforo amarelo	1381	A		
Dodecilfenol		D			ou branco	2447		0,1	0,005
Epicloridrina		B			Ftalato de butilo e de benzilo ...		A	0,1	0,05
Estearina em palma		D			Ftalato de dibutilo		A	0,1	0,05
Éster glicídico do ácido triálquil-lacético C ₁₀		D			Ftalato de dietilo		C		
Éster metílico do ácido gordo do óleo de coco		D			Ftalato de diisobutilo		B		
Éster metílico do ácido gordo do óleo palmístico		D			Ftalato de diisodécilo		D		
Estireno, monómero	2055	B			Ftalato de dimetilo		C		
Etanolamina	2491	C			Ftalato de dinonilo		D		
Éter n-butilico	1149	C			Ftalato de ditridecilo		D		
Éter butílico do polialquileno-glicol		D			Ftalato de diundécilo		D		
Éter dibutílico do dietilenoglicol		D			Furfural	1199	C		
Éter 2,2-dicloro isopropílico	2490	C			Gasolina de avião proveniente de uma alcoilação (parafinas C ₈ isoparafinas-ponto de ebulição entre 95°C e 102°C)		(C)		
Éter diglicídico do bis-fenol A ...		B			Glioxal em solução (a 40 % no máximo)		D		
Éter diglicídico do bis-fenol F ...		B			Glutarato de dimetilo		C		
Éter difenílico		A	0,1	0,05	Heptano (todos os isómeros) ...	1206	C		
Éter difenílico/éter difenílico/fenílico em mistura		A	0,1	0,05	Heptanol (todos os isómeros) ...		C		
Éter etílico do propilenoglicol ...		(D)			Hepteno (todos os isómeros) ...		C		
Éter etilvinílico	1302	C			Hexametilenodiamina, em solução	1783	C		
Éter fenílico do etilenoglicol/éter fenílico do dietilenoglicol em mistura		D			Hexametilenoinmina	2493	C		
Éter isopropílico	1159	D			Hexametilenatetramina, em solução		D		
					Hexano (todos os isómeros)	1208	C		
					Hexanol	2282	D		
					Hexeno (todos os isómeros)		(C)		
					Hidrogenossulfito de sódio em solução (a 35 % no máximo) ...	2693	D		
					Hidrogenossulfureto de sódio em solução (a 45 % no máximo) ...	2949	B		

Substância	I	II	III	IV	Substância	I	II	III	IV
Hidrogenossulfureto de sódio/sulfureto de amônio em solução		B			Nitropropano (a 60 %)/nitroetano (a 40 %), mistura	1993	D		
Hidróxido de potássio em solução	1814	C			(orto-ou para-) nitrotoluenos	1664	C		
Hidróxido de sódio em solução	1824	D			Nonano (todos os isômeros)	1920	(C)		
Hipoclorito de cálcio em solução (a 15 % no máximo)		C			Noneno		B		
Hipoclorito de cálcio em solução (superior a 15 %)		B			Nonilfenol		A	0,1	0,05
Hipoclorito de sódio em solução (15 % no máximo)	1791	C			Norborneno de etilideno		B		
Isobutiraldeído	2045	C			Octano (todos os isômeros)	1262	(C)		
Isobutirato de 2,2,4-trimetil-1,3-pentanodiol		C			Octanol (todos os isômeros)		C		
Isoforona		D			Octeno (todos os isômeros)		B		
Isoforonodiamina	2289	D			Olefinas, em misturas (C ₅ -C ₇)		C		
Isopreno	1218	C			Olefinas, em misturas (C ₅ -C ₁₅)		B		
Isopropanolamina		C			alfa-olefinas (C ₆ -C ₁₈) em misturas		B		
Isopropilamina	1221	C			Óleo de cânfora	1130	B		
Isopropilbenzeno	1918	B			Óleo carbólico		A	0,1	0,05
Isopropilciclo-hexano		(C)			Óleo de casca de caju (não tratado)		D		
Isovaleraldeído	2058	C			Óleos animais e de peixes n. e., que compreendem		D		
Lactato de butilo		D			Óleo de fígado de bacalhau; Óleo de espermacete.				
Lactonitrilo em solução (a 80 % no máximo)		B			Óleos vegetais, n. e., que compreendem		D		
Lama de hidróxido de cálcio		D			Óleo castor;				
Látex (estabilizado ao amoníaco)		D			Óleo de arroz;				
Mistura base para líquido de freios [éter de poli (2-8) alquilenos (C ₂ -C ₃) glicóis/éteres monoalquílicos (C ₁ -C ₄) de polialquilenos (C ₂ -C ₁₀) glicóis e seus ésteres de borato]		D			Óleo de madeira da china;				
Mercaptobenzotiazol, sal sódico de, em solução		B			Óleo de cártamo;				
Metacrilato de butilo		D			Óleo de coco;				
Metacrilato de butilo/decilo/cetilo/eicosilo em mistura					Óleo de colza;				
Metacrilato de etilo	2277	(D)			Óleo de sementes de algodão;				
Metacrilato de metilo	1247	D			Óleo de sementes de linho;				
Metacrilato de nonilo, monômero		(D)			Óleo de milho;				
Metacrilonitrilo	3079	(B)			Óleo de azeitona;				
Metame-sódio, em solução		A	0,1	0,005	Óleo de palma;				
Metilamina em solução	1235	C			Óleo de palmeira;				
Metilbutenol		(D)			Óleo de rícino;				
Metilbutilcetona		D			Óleo de sésamo;				
Metilbutinol		D			Óleo de soja;				
Metilciclo-hexano	2296	(C)			Óleo de girassol.				
Metilciclopentadieno, dímero do 2-metil-6-etilamina		B			Óleum	1831	C		
alfa-metilestireno	2303	A	0,1	0,05	Óxido de 1,2-butileno	3022	C		
2-metil-5-piridina	2300	(B)			Óxido de etileno/óxido de propileno em mistura contendo, no máximo, 30 % de óxido de etileno em peso	2983	D		
Metilheptilcetona		B			Óxido de mesitilo	1229	D		
Metilisobutilcetona	1245	D			Óxido de propileno	1280	D		
Metilnaftaleno		A	0,1	0,05	Parafinas cloradas (C ₁₀ -C ₁₃)		A	0,1	0,05
2-metil-1-penteno	2288	C			Paraldeído	1264	C		
2-metilpiridina	2313	B			Pentacloroetano	1669	B		
4-metilpiridina	2313	B			1,3-pentadieno		C		
N-metil-2-pirrolidina		D			Pentaetilenohexamina		D		
Metilpropilcetona		D			Pentano (todos os isômeros)	1265	(C)		
Monocloridrina do glicol	1135	C			Penteno (todos os isômeros)		C		
Morfolina	2054	D			Percloroetileno	1897	B		
Nafta-solvente do alcatrão de hulha		B			Peróxido de hidrogênio (água oxigenada), em solução (superior a 8 % mas no máximo a 60 %)	2014, 2984	C		
Naftaleno (fundido)	2304	A	0,1	0,05	Peróxido de hidrogênio (água oxigenada) em solução (a mais de 60 % mas que não ultrapasse os 70 %)	2015	C		
Naftenato de cálcio em óleo mineral		A	0,1	0,05	Pineno	2368	B		
Naftenato de cobalto em solvente de nafta		A			Piridina	1282	D		
Neodecanoato de vinilo		B			Polietilenopoliaminas	2734, 2735	(C)		
Nitrato de amônio em solução (a 93 % no máximo)		D			(4-12) polietoxilatos de nonilfenol		B		
Nitrato de ferro III/ácido nítrico em solução		C			Polietoxilato de trimetil propano		D		
Nitratos de octilo (todos os isômeros)		A	0,1	0,05	Polimetileno polifenilisocianato	2207	D		
Nitrito de sódio em solução	1577	B			Polipropilenoglicol		D		
Nitrobenzeno	1662	B			n-propanolamina		C		
orto-nitrofenol (fundido)	1663	B			beta-propiolactona		D		
1-nitro ou 2-nitropropano	2608	D			Propionato de etilo	1195	D		
					Propionitrilo	2404	C		
					n-propilamina (normal)	1277	C		
					n-propilbenzeno (normal)	2364	(C)		
					Propileno, dímero do		(C)		
					Resina metacrílica em 1,2-dicloroetano em solução		B		
					Resinas, co-polímeros do difenilpropano e da epicloridrina		B		
					Sabão de colofônia (não especificado) em solução		B		

Substância	I	II	III	IV
Sabão de <i>tall oil</i> (não equilibrado) em solução		B		
Salicilato de metilo		(B)		
Salmoura de perfuração contendo sais de zinco		(A)	0,1	0,05
Sebo		D		
Silicato de sódio em solução		D		
Succinato de dimetilo		C		
Sulfato de alumínio em solução		D		
Sulfato de amónio em solução		D		
Sulfato de dietilo	1594	(B)		
Sulfato poliférrico em solução		(C)		
Sulfito de sódio em solução		C		
Sulfolane		D		
Sulfureto de amónio em solução (a 45 % no máximo)	2683	B		
Sulfureto de sódio em solução		B		
<i>Tall oil</i> (bruto ou destilado)		B		
Terebentina	1299	B		
Tetracloreto de carbono	1702	B		
Tetracloreto de silício	1846	B		
Tetracloreto de titânio		D		
Tetraetilenopentamina	1838	D		
Tetrahidronaftaleno	2320	D		
1,2,3,5-tetrametilbenzeno		C		
Tetrapropileno	2850	(C)		
Tiocianato de amónio (a 25 % no máximo)/tiosulfato de amónio (a 20 % no máximo) em solução		B		
Tiocianato de sódio (a 56 % no máximo) em solução		(C)		
Tiosulfato de amónio em solução (a 60 % no máximo)		(B)		
Tolueno	1294	(C)		
Toluenodiamina	1709	C		
orto-toluidina	1708	C		
1,2,4-triclorobenzeno	2321	B		
1,1,1-tricloroetano	2831	B		
1,1,2-tricloroetano		B		
Tricloroetileno	1710	B		
1,2,3-tricloropropano		B		
1,1,2-tricloro-1,2-trifluoretano		C		
Trietanolamina		D		
Trietilamina	1296	C		
Trietilbenzeno		A	0,1	0,05
Trietilenotetramina	2259	D		
Trimetilbenzeno (todos os isómeros)		B		
Trimetil-hexametilenodiamina (isómeros-2,2,4 e 2,4,4)	2327			
Tripropileno	2057			
1-undeceno		B		
Ureia/monofosfato e dihidroge-nofosfato de amónio/cloreto de potássio, em solução		(D)		
Ureia/nitrato de amónio, em solução		D		
Ureia/nitrato de amónio (contendo amoníaco)		C		
Ureia/fosfato de amónio, em solução		D		
<i>n</i> -valeraldeído	2058	D		
Viniltolueno	2618	A	0,1	0,05
<i>White spirit</i> , de baixo teor aromá-tico (15 %-20 %)	1300	(B)		
Xilenos	1307	C		
Xilenol	2261	B		

A categoria de poluição entre parântesis significa que o produto foi incluído na presente lista, a título provisório, e que necessita de informações suplementares para definir os riscos que apresentam para o meio ambiente e, em particular, para o meio biológico. Esta categoria de poluição será utilizada até que sejam definidos os novos riscos.

(*) O número ONU aplica-se às soluções entre 10 % e 35 %.

(**) O número ONU 1114 aplica-se ao benzeno.

(***) O número ONU 2574 aplica-se ao fosfato de tricresilo, contendo mais de 3 % de isómero orto.

Apêndice III

Substância	Número ONU
Acetato de isopropilo	1220
Acetato de metilo	1231
Acetato de 3-metil-3 metoxibutilo	
Acetona	1090
Acetonitrilo	1648
Ácido benzenotricarboxílico, éster trioctílico de,	
Ácido dietilenotriamina-pentacético, sal pentassódico de, em solução	
Ácido linhossulfónico, sal de sódio de, em solução	
Ácido tridecanóico	
Ácidos gordos (saturados, C ₁₃ e superiores)	
Adipato de octilo e de decilo	
Água	
Álcool amílico terciário	1105
Álcool behenílico	
Álcool butílico normal	1120
Álcool butílico secundário	1120
Álcool butílico terciário	1120
Álcool cetílico/estearílico	
Álcool etílico	1170
Álcool isobutílico	1212
Álcool isopropílico	1219
Álcool metílico	1230
Álcool propílico normal	
Álcoois (em C ₁₃ e superiores)	
Aminoetildietanolamina/aminoetiletanolamina em solução	
2-amino-2-hidroximetil-1,3-propanodiol, em solução (a 40 % no máximo)	
Banha	
Bebidas alcoólicas n. e.	
Carbonato de etileno	
Clorato de sódio, em solução (a 50 % no máximo)	2428
Cloreto de magnésio, em solução	
Cloreto de polialumínio, em solução	
Cera de parafina	
Copolímero etileno-acetato de vinilo (emulsão)	
Copolímero de propileno-butileno	
Dextrose em solução	
Dietanolamina (<i>N-N</i> -dietanolamina)	2686
Dietilenoglicol	
Dipropilenoglicol	
Dodecano (todos os isómeros)	
Dodecilbenzeno	
Enxofre fundido	2448
Estearato de butilo	
Éter butílico do dietinoglicol	
Éter butílico do etilenoglicol	2369
Éter terc-butílico do etilenoglicol	
Éter butílico do trietilenoglicol	
Éter dietílico	1155
Éter dietílico do dietilenoglicol	
Éter dimetílico do polietilenoglicol	
Éter etílico do dietilenoglicol	
Éter metílico do polipropilenoglicol	
Éter monoalquílico do propilenoglicol	
Ftalato de di-heptilo	
Ftalato de di-hexilo	
Ftalato de diisooctilo	
Ftalato de dioctilo	
Glicerina	
Glicina, sal de sódio de, em solução	
Glicerina	
Glucose em solução	
Hexametilenoglicol	
Hexilenoglicol	
Lama de aluminossilicato de sódio	
Lama de argila	
Lama de carbonato de cálcio	
Lama de carvão	
Lama de hidróxido de magnésio	
Lama de caolino	
Látex:	
Borracha	
Butadieno-estireno	
Co-polímero carboxilado de estireno-butadieno	
Melaços	
Metacrilato de cetilo/eicosilo em misturas	
Metacrilato de dodecilo	
Metacrilato de dodecilo/pentadecilo em misturas	
Metiletilcetona	

Substância	Número ONU
2-metil-2-hidroxi-3-butino	
3-metil-3-metoxibutanol	
3-metoxi-1-butanol	
Nitrato de cálcio/nitrato de magnésio/cloreto de potássio em solução	
alfa-olefinas (C ₁₃ -C ₁₈)	
Olefinas (C ₁₃ e superiores, todos os isómeros)	
Parafinas, normais (C ₁₀ -C ₂₀)	
Parafinas cloradas (C ₁₄ -C ₁₇) (com 52 % de cloro)	
Polialcoxilato de glicerol	
Polibuteno	
Polietilenoglicol	
Polisiloxano	
Propilenoglicol	
Proteína vegetal, em solução (hidrolisada)	
Resina ureia-formaldeído, em solução	
Salmouras de perfuração:	
brometo de cálcio, em solução	
cloreto de cálcio, em solução	
cloreto de sódio, em solução	
Sorbitol, em solução	
Tetraetilenoglicol	
Triacetato de glicerilo	
Tridecano	
Trietilenoglicol	
Triisopropanolamina	
Tripropilenoglicol	
Ureia, em solução	

Decreto n.º 23/98

de 10 de Julho

Nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo único

São aprovadas, para adesão, as emendas de 1991 ao anexo I do Protocolo de 1978, relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, adoptadas em 4 de Julho de 1991 no âmbito da Organização Marítima Internacional, cujo texto original em inglês e a respectiva tradução para português seguem em anexo ao presente diploma.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 26 de Fevereiro de 1998. — *António Manuel de Oliveira Guterres* — *Jaime José Matos da Gama* — *João Cardona Gomes Cravinho*.

Assinado em 22 de Maio de 1998.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 5 de Junho de 1998.

O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres*.**AMENDMENTS TO ANNEX I OF MARPOL 73/78**

1 — The seventh sentence of regulation 15(3)(a) is replaced with the following two sentences:

«A manually operated alternative method shall be provided and may be used in the event of such failure, but the defective unit shall be made operable as soon as possible. The port State authority may allow the

tanker with a defective unit to undertake one ballast voyage before proceeding to a repair port.»

2 — New paragraph (3) is added to regulation 17 as follows:

«(3) Piping to and from sludge tanks shall have no direct connection overboard, other than the standard discharge connection referred to in regulation 19.»

3 — The following new chapter IV is added to the existing text:

«CHAPTER IV**Prevention of pollution arising from an oil pollution incident****Regulation 26****Shipboard oil pollution emergency plan**

(1) Every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above and every ship other than an oil tanker of 400 tons gross tonnage and above shall carry on board a shipboard oil pollution emergency plan approved by the Administration. In the case of ships built before 4 April 1993 this requirement shall apply 24 months after that date.

(2) Such a plan shall be in accordance with guidelines* developed by the Organization and written in the working language of the master and officers. The plan shall consist at least of:

- The procedure to be followed by the master or other persons having charge of the ship to report an oil pollution incident, as required in article 8 and Protocol I of the present Convention, based on the guidelines developed by the Organization**;
- The list of authorities or persons to be contacted in the event of an oil pollution incident;
- A detailed description of the action to be taken immediately by persons on board to reduce or control the discharge of oil following the incident; and
- The procedures and point of contact on the ship for co-ordinating shipboard action with national and local authorities in combating the pollution.

* Reference is made to 'Guidelines for the development of the shipboard oil pollution emergency plans' to be developed by the Organization.

** Reference is made to 'General principles for ship reporting system and ship reporting requirements, including Guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants' adopted by the Organization by resolution A.648(16).»

Revised forms of supplements to the IOPP Certificate

Forms A and B of supplements to the IOPP Certificate are replaced by those reproduced in the following pages.

«Form A

(Revised 1991)

Supplement to the International Oil Pollution Prevention Certificate (IOPP Certificate)**Record of construction and equipment for ships other than oil tankers**

In respect of the provisions of annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified

4 — Entries in boxes shall be made by inserting either a cross (x) for the answers 'yes' and 'applicable' or a dash (-) for the answers 'no' and 'not applicable' as appropriate.

2.4.3 — The oil content meter has been approved in accordance with resolution A.393(X) ☐

2.5 — Maximum throughput of the system is . . . m³/h. ☐

2.6 — Waiver of regulation 16:

2.6.1 — The requirements of regulation 16(1) or (2) are waived in respect of the ship in accordance with regulation 16(3)(a). The ship is engaged exclusively on:

2.6.1.1 — Voyages within special area(s): ☐

2.6.1.2 — Voyages within 12 miles of the nearest land outside special area(s) restricted to: ☐

2.6.2 — The ship is fitted with holding tank(s) having a volume of . . . m³ for the total retention on board of all oily bilge water ☐

2.6.3 — In lieu of the holding tank the ship is provided with arrangements to transfer bilge water to the slop tank . . . ☐

3 — Means for retention and disposal of oil residues (sludge) (regulation 17):

3.1 — The ship is provided with oil residue (sludge) tanks as follows:

Tank identification	Tank location		Volume (m ³)	
	Frames			Lateral position
	From	To		
				Total volume ... m ³

3.2 — Means for the disposal of residues in addition to the provisions of sludge tanks:	
3.2.1 — Incinerator for oil residues; capacity ... l/h	☐
3.2.2 — Auxiliary boiler suitable for burning oil residues ...	☐
3.2.3 — Tank for mixing oil residues with fuel oil; capacity ... m ³	☐
3.2.4 — Other acceptable means:	☐
4 — Standard discharge connection (regulation 19):	
4.1 — The ship is provided with a pipeline for the discharge of residues from machinery bilges to reception facilities, fitted with a standard discharge connection in compliance with regulation 19	☐
5 — Construction (regulations 13, 24 and 25):	
5.1 — In accordance with the requirements of regulation 13, the ship is:	
5.1.1 — Required to be provided with SBT, PL and COW ...	☐
5.1.2 — Required to be provided with SBT and PL	☐
5.1.3 — Required to be provided with SBT	☐
5.1.4 — Required to be provided with SBT or COW	☐
5.1.5 — Required to be provided with SBT or CBT	☐
5.1.6 — Not required to comply with the requirements of regulation 13	☐
5.2 — Segregated ballast tanks (SBT):	
5.2.1 — The ship is provided with SBT in compliance with regulation 13	☐
5.2.2 — The ship is provided with SBT, in compliance with regulation 13, which are arranged in protective locations (PL) in compliance with regulation 13E	☐
5.2.3 — SBT are distributed as follows:	☐

Tank	Volume (m³)	Tank	Volume (m³)
		Total	

5.3 — Dedicated clean ballast tanks (CBT):

5.3.1 — The ship is provided with CBT in compliance with regulation 13-A, and may operate as a product carrier ☐

ved under the terms of resolution A. 393(X) and is suitable
for the full range of annex I products

9.3 — The ship holds a valid Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk ☐

10 — Oil-like noxious liquid substances:

The ship is permitted in accordance with regulation 14 of annex II of the Convention to carry the oil-like noxious liquid substances specified in the list* attached.

* The list of oil-like noxious substances permitted for carriage, signed, dated and certified by a seal or a stamp of the issuing authority shall be attached.

11 — Exemption:

Exemptions have been granted by the Administration from the requirements of chapters II and III of annex I of the Convention in accordance with regulation 2(4)(a) on those items listed under paragraph(s) . . . of this Record ☐

12 — Equivalents (regulation 3):

Equivalents have been approved by the Administration for certain requirements of annex I on those items listed under paragraph(s) . . . of this Record ☐

This is to certify that this Record is correct in all respects. Issued at . . . (place of issue of the Record).

..../..../19...

... (signature of duly authorized officer issuing the Record).
(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate.)»

Appendix III of annex I of MARPOL 73/78 is replaced by the following:

«APPENDIX III

Form of oil Record Book

Oil Record Book

PART I

Machinery space operations

(All ships)

Name of ship . . .

Distinctive number or letters . . .

Gross tonnage . . .

Period from . . . to . . .

Note. — Oil Record Book Part I shall be provided to every oil tanker of 150 tons gross tonnage and above and every ship of 400 tons gross tonnage and above, other than oil tankers, to record relevant machinery space operations. For oil tanker, Oil Record Book Part I shall also be provided to record relevant cargo ballast operations.

Introduction

The following pages of this section show a comprehensive list of items of machinery space operations which are, when appropriate, to be recorded in the Oil Record Book, in accordance with regulation 20 of annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78). The items have been grouped into operational sections, each of which is denoted by a letter code.

When making entries in the Oil Record Book, the date, operational code and item number shall be inserted in the appropriate columns and the required particulars shall be recorded chronologically in the blank spaces.

Each completed operation shall be signed for and dated by the officer or officers in charge. Each completed page shall be signed by the master of the ship.

The Oil Record Book contains many references to oil quantity. The limited accuracy of tank measurement devices, temperature variations and clingage will affect the accuracy of these readings. The entries in the Oil Record Book should be considered accordingly.

List of items to be recorded

A — Ballasting or cleaning of oil fuel tanks:

1 — Identity of tank(s) ballasted.

2 — Whether cleaned since they last contained oil and, if not, type of oil previously carried.

3 — Cleaning process:

3.1 — Position of ship and time at the start and completion of cleaning;

3.2 — Identify tank(s) in which one or another method has been employed (rinsing through, steaming, cleaning with chemicals; type and quantity of chemicals used);

3.3 — Identity of tank(s) into which cleaning water was transferred.

4 — Ballasting:

4.1 — Position of ship and time at start and end of ballasting;

4.2 — Quantity of ballast if tanks are not cleaned;

4.3 — Position of ship at start of cleaning;

4.4 — Position of ship at start of ballasting.

B — Discharge of dirty ballast or cleaning water from oil fuel tanks referred to under section A:

5 — Identity of tank(s).

6 — Position of ship at start of discharge.

7 — Position of ship on completion of discharge.

8 — Ship's speed(s) during discharge.

9 — Method of discharge:

9.1 — Through 100 ppm equipment;

9.2 — Through 15 ppm equipment;

9.3 — To reception facilities.

10 — Quantity discharged.

C — Collection and disposal of oil residues (sludge):

11 — Collection of oil residues. — Quantity of oil residues (sludge) retained on board at the end of a voyage, but not more frequently than once a week. When ships are on short voyages, the quantity should be recorded weekly¹:

11.1 — Separated sludge (sludge resulting from purification of fuel and lubricating oils) and other residues, if applicable:

— Identity of tank(s);

— Capacity of tank(s) . . . m³;

— Total quantity of retention . . . m³;

11.2 — Other residues (such as oil residues resulting from drainages, leakages, exhausted oil, etc., in the machinery spaces), if applicable due to tank arrangement in addition to 11.1:

— Identity of tank(s);

— Capacity of tank(s) . . . m³;

— Total quantity of retention . . . m³.

12 — Methods of disposal of residue. — State quantity of oil residues disposed of, the tank(s) emptied and the quantity of contents retained:

12.1 — To reception facilities (identify port)²;

12.2 — Transferred to another (other) tank(s) [indicate tank(s) and the total content of tank(s)];

12.3 — Incinerated (indicate total time of operation);

12.4 — Other method (state which).

D — Non-automatic discharge overboard or disposal otherwise of bilge water which has accumulated in machinery spaces:

13 — Quantity discharged or disposed of.

14 — Time of discharge or disposal (start and stop).

15 — Method of discharge or disposal:

15.1 — Through 100 ppm equipment (state position at start and end);

15.2 — Through 15 ppm equipment (state position at start and end),

15.3 — To reception facilities (identify port)²;

15.4 — Transfer to slop tank or holding tank [indicate tank(s); state quantity transferred and the total quantity retained in tank(s)].

E — Automatic discharge overboard or disposal otherwise of bilge water which has accumulated in machinery spaces:

16 — Time and position of ship at which the system has been put into automatic mode of operation for discharge overboard.

17 — Time when the system has been put into automatic mode of operation for transfer of bilge water to holding tank (identity tank).

18 — Time when the system has been put to manual operation.

19 — Method of discharge overboard:

19.1 — Through 100 ppm equipment;

19.2 — Through 15 ppm equipment.

F — Condition of oil discharge monitoring and control system:

20 — Time of system failure.

21 — Time when system has been made operational.

22 — Reasons for failure.

G — Accidental or other exceptional discharges of oil:

23 — Time of occurrence.

24 — Place or position of ship at time of occurrence.

25 — Approximate quantity and type of oil.

26 — Circumstances of discharge or escape, the reasons therefor and general remarks.

H — Bunkering of fuel or bulk lubricating oil:

27 — Bunkering:

27.1 — Place of bunkering;

27.2 — Time of bunkering;

27.3 — Type and quantity of fuel oil and identity of tank(s) [state quantity added and total quantity of tank(s)];

- A — Loading of oil cargo:
 - 1 — Place of loading.
 - 2 — Type of oil loaded and identity of tank(s).
 - 3 — Total quantity of oil loaded [state quantity added and the total content of tank(s)].
- B — Internal transfer of oil cargo during voyage:
 - 4 — Identity of the tank(s):
 - 4.1 — From . . .
 - 4.2 — To . . . [state quantity transferred and total quantity of tank(s)].
 - 5 — Was (were) the tank(s) in 4.1 emptied? (If not, state the quantity retained.)
- C — Unloading of oil cargo:
 - 6 — Place of unloading.
 - 7 — Identity of tank(s) unloaded.
 - 8 — Was (were) the tank(s) emptied? (If not, state quantity retained.)
- D — Crude oil washing (COW tankers only) (to be completed for each tank being crude oil washed):
 - 9 — Port where crude oil washing was carried out or ship's position if carried out between two discharge ports.
 - 10 — Identity of tank(s) washed⁴.
 - 11 — Number of machines in use.
 - 12 — Time of start of washing.
 - 13 — Washing pattern employed⁵.
 - 14 — Washing line pressure.
 - 15 — Time washing was completed or stopped.
 - 16 — State method of establishing that tank(s) was (were) dry.
 - 17 — Remarks⁶.

- 68 — Was the discharge monitored by an oil content meter?
69 — Time and position of ship when valves separating dedicated clean ballast tanks from the cargo and stripping lines were closed on completion of deballasting.
M — Condition of oil discharge monitoring and control system:
70 — Time of system failure.
71 — Time when system has been made operational.
72 — Reasons for failure.
N — Accidental or other exceptional discharges of oil:
73 — Time of occurrence.
74 — Port or ship's position at time of occurrence.
75 — Approximate quantity and type of oil.
76 — Circumstances of discharge or escape, the reasons therefor and general remarks.
O — Additional operational procedures and general remarks:

P — Loading of ballast water:
77 — Identity of tank(s) ballasted.
78 — Position of ship when ballasted.
79 — Total quantity of ballast loaded in cubic metres.
80 — Remarks.
Q — Re-allocation of ballast water within the ship:
81 — Reasons for re-allocation.
R — Ballast water discharge to reception facility:
82 — Port(s) where ballast water was discharged.
83 — Name or designation of reception facility.
84 — Total quantity of ballast water discharged in cubic metres.
85 — Date, signature and stamp of port authority official.

Name of ship . . .
Distinctive number or letters . . .

Cargo/ballast operations (oil tankers)*/machinery space operations (all ships)*

[illegible]

*Delete as appropriate.

Signature of master . . .

² Ships' masters should obtain from the operator of the reception facilities which include barges and tank trucks a receipt or certificate detailing the quantity of tank washings, dirty

ballast, residues or oily mixtures transferred, together with the time and date of the transfer. This receipt or certificate, if attached to the Oil Record Book, may aid the master of the ship in proving that his ship was not involved in an alleged pollution incident. The receipt or certificate should be kept together with the Oil Record Book.

³ This sentence should only be inserted for the Oil Record Book of a tanker engaged in a specific trade.

⁴ When an individual tank has more machines than can be operated simultaneously, as described in the Operations and Equipment Manual, then the section being crude oil washed should be identified, e. g. no. 2 centre, forward section.

⁵ In accordance with the Operations and Equipment Manual, enter whether single-stage or multi-stage method of washing is employed. If multi-stage method is used, give the vertical arc covered by the machines and the number of times that arc is covered for that particular stage of the programme.

⁶ If the programmes given in the Operations and Equipment Manual are not followed, then the reasons must be given under Remarks.

⁷ Hand-hosing, machine washing and/or chemical cleaning. Where chemically cleaned, the chemical concerned and amount used should be stated.»

RESOLUÇÃO MEPC.47 (31)

Emendas ao anexo I da MARPOL 73/78

1 — O sétimo período da regra 15, 3, a), é substituído pelos dois seguintes:

«Existirá um modo alternativo de funcionamento manual, que poderá ser utilizado quando ocorrer uma avaria, mas a unidade avariada será reparada logo que possível. A autoridade portuária do Estado poderá autorizar o navio petroleiro, que apresente uma unidade avariada, a iniciar uma viagem em lastro antes de se dirigir para um porto de reparação».

2 — Acrescentar um novo parágrafo 3 à regra 17, como se segue:

«3 — Os encanamentos que conduzem aos tanques de lamas e que deles partem não terão ligação directa para o mar, salvo a união universal de descarga, a que se refere a regra 19.»

3 — Acrescentar um novo capítulo IV ao texto existente:

«CAPÍTULO IV

Prevenção da poluição resultante de incidentes de poluição por hidrocarbonetos

Regra 26

Plano de emergência a bordo, em caso de poluição por hidrocarbonetos

1 — Todos os navios petroleiros de arqueação bruta igual ou superior a 150 t e todos os navios não petroleiros de arqueação bruta igual ou superior a 400 t disporão, a bordo, de um plano de emergência em caso de poluição por hidrocarbonetos, aprovado pela Administração. Tratando-se de navios construídos antes de 4 de Abril de 1993, este requisito será aplicável 24 meses após aquela data.

2 — O plano respeitará as directivas (*) adoptadas pela Organização e escritas no idioma de trabalho do comandante e dos oficiais. O plano incluirá pelo menos:

- O procedimento a adoptar pelo comandante ou por outras pessoas encarregadas num navio, para relatar um incidente de poluição por hidrocarbonetos, nos termos do artigo 8 do Protocolo I da presente Convenção, com base nas directivas adoptadas pela Organização (**);
- A lista de autoridades ou pessoas a contactar em caso de incidente de poluição por hidrocarbonetos;
- Uma descrição detalhada das acções a empreender, de imediato, por pessoas a bordo, no sentido de reduzir ou de controlar a descarga de hidrocarbonetos após o incidente; e

d) Os procedimentos a adoptar e o ponto de contacto do navio, com vista à coordenação de acções, a bordo, de combate à poluição com autoridades nacionais e locais.

(*) Faz-se referência às 'directivas para a implementação de planos de emergência a bordo, em caso de poluição por hidrocarbonetos' a adoptar pela Organização.

(**) Faz-se referência aos 'princípios gerais a aplicar aos sistemas de comunicados de navios e aos requisitos a que eles devem obedecer, incluindo as directivas relativas a comunicados de incidentes que envolvam substâncias perigosas, substâncias prejudiciais e ou poluentes marinhos' adoptadas pela Organização, pela Resolução A.648 (16).»

Modelos revistos dos suplementos ao certificado IOPP

Os modelos A e B dos suplementos ao certificado IOPP são substituídos pelos que se reproduzem nas páginas seguintes.

«Modelo A

(Revisão de 1991)

Suplemento ao certificado internacional de prevenção da poluição por hidrocarbonetos

Registo de construção e equipamento para navios não petroleiros

Relativo às disposições do anexo I da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, como alterada pelo respectivo Protocolo de 1978 (daqui em diante referida como 'a Convenção').

Notas

1 — Este modelo deve ser utilizado para os navios do terceiro tipo, segundo a classificação do certificado IOPP, ex.: 'navios que não sejam quaisquer dos acima mencionados'.

Para os navios petroleiros e outros não petroleiros, como navios-tanques de carga abrangidos pela regra 2, 2, do anexo I da Convenção, será utilizado o modelo B.

2 — Este registo acompanhará sempre o certificado IOPP.

O certificado IOPP estará, sempre, disponível a bordo.

3 — Se a língua em que foi efectuado o registo não foi o inglês ou o francês, o texto incluirá tradução numa destas línguas.

4 — No registo, assinalar com uma cruz (x) as respostas 'sim' e 'aplicável' e com um traço (—) as respostas 'não' e 'não aplicável', conforme o caso.

5 — As regras e resoluções mencionadas neste registo referem-se respectivamente às regras do anexo I da Convenção e às resoluções adoptadas pela Organização Marítima Internacional.

1 — Características do navio:

1.1 — Nome do navio ...

1.2 — Distintivo do navio em número ou letras ...

1.3 — Porto de registo ...

1.4 — Arqueação bruta ...

1.5 — Data de construção:

1.5.1 — Data do contrato de construção ...

1.5.2 — Data do assentamento da quilha ou em que o navio se encontrava numa fase equivalente de construção ...

1.5.3 — Data de entrega ...

1.6 — Grande modificação (se aplicável) ...

1.6.1 — Data do contrato de modificação ...

1.6.2 — Data do início da modificação ...

1.6.3 — Data do termo da modificação ...

1.7 — Condição do navio:

1.7.1 — Navio novo, em conformidade com a regra 1, 6 ... ☐

1.7.2 — Navio existente, em conformidade com a regra 1, 7 ☐

1.7.3 — O navio foi aceite pela Administração como 'navio existente' nos termos da regra 1, 7, devido a atraso imprevisto na entrega ☐

2 — Equipamento para controlo de descargas de hidrocarbonetos provenientes das cavernas das casas das máquinas e dos tanques de combustível (regras 10 e 16):

2.1 — Transporte de água de lastro nos tanques de combustível:

2.1.1 — O navio pode, em condições normais, transportar água de lastro nos tanques de combustível ☐

2.2 — Tipo de equipamento separador/filtragem instalado:

2.2.1 — Equipamento separador de hidrocarbonetos/água (equipamento de 100 ppm) ☐

- 7 — Equivalências (regra 3):
7.1 — A Administração aprovou disposições equivalentes para determinados requisitos do anexo I, no que se refere aos assuntos indicados no(s) parágrafo(s) ... deste registo ...
Certifica-se que este registo está correcto sob todos os aspectos.
Emitido em ... (local de emissão do registo).
.../.../19...
... (assinatura da pessoa autorizada, a emitir este registo).
(Selo ou carimbo da autoridade emissora, conforme o caso.)

(Revisão de 1991)

Registo de construção e equipamento para navios petroleiros

Relativo às disposições da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, como alterada pelo Protocolo de 1978 (daqui em diante referida como ‘a Convenção’).

Notas

1 — Este modelo deve ser utilizado para os navios dos dois tipos, segundo a classificação do certificado IOPP, ex.: navios petroleiros e outros navios não petroleiros como navios com tanques de carga abrangidos pela regra 2, 2, do anexo 1 da Convenção. Para o terceiro tipo de navios segundo a classificação do certificado IOPP, será utilizado o modelo A.

2 — Este registo acompanhará sempre o certificado IOPP.

O certificado IOPP estará, sempre, disponível a bordo.

3— Se a língua em que foi efectuado o registo não foi o inglês ou o francês, o texto incluirá tradução numa destas línguas.

4 — No registro, assinalar com uma cruz (x) as respostas 'sim' e 'aplicável' e com um traço (-) as respostas 'não' e 'não aplicável', conforme o caso.

5 — A menos que indicado de outra forma, as regras e resoluções mencionadas neste registo referem-se respectivamente às regras do anexo 1 da Convenção e às resoluções adoptadas pela Organização Marítima Internacional.

3.2 — Meios de eliminação de resíduos, além dos tanques de lamas:

3.2.1 — Incinerador de resíduos de hidrocarbonetos; capacidade . . . l/h ☐

3.2.2 — Caldeira auxiliar própria para queimar resíduos de hidrocarbonetos ☐

3.2.3 — Tanque para mistura de resíduos de hidrocarbonetos com fuelóleo; capacidade . . . m³ ☐

3.2.4 — Outros meios aceitáveis: ☐

4 — União universal de descarga (regra 19):

4.1 — O navio possui um encanamento para descarga dos resíduos do esgoto das cavernas das casas das máquinas para instalações de recepção, equipado com uma união universal de descarga, em conformidade com a regra 19 ☐

5 — Plano de emergência do navio em caso de poluição por hidrocarbonetos (regra 26):

5.1 — O navio possui um plano de emergência em caso de poluição por hidrocarbonetos, em cumprimento da regra 26 ☐

6 — Dispensas:

6.1 — A Administração concedeu dispensas do cumprimento dos requisitos do capítulo II do anexo I da Convenção, em conformidade com a regra 2, 4, a), no que se refere aos dispositivos indicados no(s) parágrafo(s) . . . deste registro . . . ☐

- 1 — Pormenores do navio:
- 1.1 — Nome do navio ...
- 1.2 — Distintivo do navio em número ou letras ...
- 1.3 — Porto de registo ...
- 1.4 — Arqueação bruta ...
- 1.5 — Capacidade de carga do navio ... m³.
- 1.6 — Porte do navio ... toneladas métricas (regra 1, 22).
- 1.7 — Comprimento do navio ... m (regra 1, 18).
- 1.8 — Data de construção:
- 1.8.1 — Data do contrato de construção ...
- 1.8.2 — Data do assentamento da quilha ou em que o navio se encontrava numa fase equivalente de construção ...
- 1.8.3 — Data de entrega ...
- 1.9 — Grande modificação (se aplicável):
- 1.9.1 — Data do contrato de modificação ...
- 1.9.2 — Data do início da modificação ...
- 1.9.3 — Data do termo da modificação ...
- 1.10 — Condição do navio:
- 1.10.1 — Navio novo, em conformidade com a regra 1,6 ...
- 1.10.2 — Navio existente, em conformidade com a regra 1,7
- 1.10.3 — Navio petroleiro novo, em conformidade com a regra 1, 26
- 1.10.4 — Navio petroleiro existente, em conformidade com a regra 1, 27
- 1.10.5 — O navio foi aceite pela Administração como 'navio existente', nos termos da regra 1, 7, devido a atraso imprevisto na entrega
- 1.10.6 — O navio foi aceite pela Administração como 'navio petroleiro existente', nos termos da regra 1, 27, devido a atraso imprevisto na entrega
- 1.10.7 — O navio não é obrigado a cumprir as disposições da regra 24, devido a atraso imprevisto na entrega
- 1.11 — Tipo de navio:
- 1.11.1 — Navio-tanque para transporte de petróleo bruto ...
- 1.11.2 — Navio para o transporte de produtos refinados ...
- 1.11.3 — Navio para o transporte de petróleo bruto/produtos refinados
- 1.11.4 — Navio de carga combinada
- 1.11.5 — Navio, não petroleiro, com tanques de carga abrangidos pela regra 2, 2 do anexo I da Convenção

por comprovada, em conformidade com a Regra 18, 8, e 9 para o parágrafo 4.2.10 das Especificações Revistas para COW [Resolução A 446 (XI)]

5.4.3 — O navio possui um Manual de Equipamento e das Operações de Lavagem com Petróleo Bruto, actualizado, datado de ...

5.4.4 — Embora não sendo obrigado, o navio encontra-se equipado com COW, em cumprimento das disposições de segurança das Especificações Revistas para COW [Resolução A.446(XI)]

5.5 — Dispensa do cumprimento da regra 13:

5.5.1 — O navio está, somente, afecto ao tráfego entre ... de acordo com a regra 13-C, estando, por isso, dispensado do cumprimento dos requisitos da regra 13

5.5.2 — O navio opera com dispositivos especiais para lastro, em conformidade com a regra 13-D, estando, por isso, isento dos requisitos da regra 13

5.6 — Disposição dos tanques de carga e limite das respectivas capacidades (regra 24)

5.6.1 — O navio está sujeito aos requisitos de construção da regra 24 e cumpre-os

5.6.2 — O navio está sujeito aos requisitos de construção da regra 24, 4, e cumpre-os (regra 2, 2)

5.7 — Compartimentagem e estabilidade (regra 25)

5.7.1 — O navio está sujeito aos requisitos de construção da regra 25 e cumpre-os

5.7.2 — As informações e os elementos exigidos, nos termos da regra 25, 5, foram fornecidos ao navio, em impresso aprovado

6 — Retenção de hidrocarbonetos a bordo (regra 15):

6.1 — Equipamento monitor e de controlo da descarga de hidrocarbonetos

6.1.1 — O navio está incluído na categoria ... de navio petroleiro segundo a definição da Resolução A.496 (XII) ou A.586 (14) (*) (riscar o que não interessa)

(*) Os navios petroleiros, cujas quilhas tenham sido assentes ou se encontrem em fase equivalente de construção em 2 de Outubro de 1986 ou posteriormente deverão estar equipados com um sistema aprovado, nos termos da Resolução A.586 (14).

6.1.2 — O sistema inclui:

6.1.2.1 — Unidade de controlo

6.1.2.2 — Unidade de processamento

6.1.2.3 — Unidade de cálculo

6.1.3 — O sistema possui:

6.1.3.1 — Um dispositivo de bloqueio de arranque

6.1.3.2 — Um dispositivo de paragem automática

6.1.4 — O aparelho de medição do teor de hidrocarbonetos está aprovado nos termos da Resolução A.393 (X) ou A.586 (14) (riscar o que não interessa) e é adequado para:

6.1.4.1 — Petróleo bruto

6.1.4.2 — Produtos negros

6.1.4.3 — Produtos brancos

6.1.4.4 — Substâncias líquidas nocivas, semelhantes a hidrocarbonetos, enumeradas no anexo ao certificado

6.1.5 — O navio possui um manual de operações do equipamento monitor e de controlo das descargas de hidrocarbonetos

6.2 — Tanques de resíduos:

6.2.1 — O navio possui ... tanque(s) destinado(s) a resíduos, com a capacidade de ... m³, correspondente a ... % da capacidade de carga de hidrocarbonetos, em conformidade com:

6.2.1.1 — Regra 15, 2, c)

6.2.1.2 — Regra 15, 2, c), i)

6.2.1.3 — Regra 15, 2, c), ii)

6.2.1.4 — Regra 15, 2, c), iii)

6.2.2 — Os tanques de carga têm sido utilizados como tanques de resíduos

6.3 — Detectores da superfície de separação de hidrocarbonetos/água:

6.3.1 — O navio está equipado com detectores da superfície de separação hidrocarbonetos/água aprovados nos termos da Resolução MEPC.5 (XIII)

6.4 — Dispensas do cumprimento da regra 15:

6.4.1 — O navio está isento do cumprimento dos requisitos da regra 15, 1, 2 e 3, de acordo com a regra 15, 7

6.4.2 — O navio está dispensado do cumprimento dos requisitos da regra 15, 1, 2 e 3, de acordo com a regra 2, 2

6.5 — Não aplicação da regra 15:

6.5.1 — Os requisitos da regra 15, 3, não se aplicam ao navio, de acordo com a regra 15, 5, b). O navio está afecto, exclusivamente, a:

6.5.1.1 — Tráfegos específicos, nos termos da regra 13-C:

6.5.1.2 — Viagens dentro de área ou áreas especiais: ...

6.5.1.3 — Viagens até 50 milhas do ponto de terra mais próximo, fora da área ou áreas especiais com duração máxima de setenta e duas horas e limitadas a: ...

7 — Sistema de bombagem, de encanamentos e de descarga (regra 18):

7.1 — As saídas dos encanamentos de descarga para o mar, de lastro segregado, estão localizadas:

7.1.1 — Acima da linha de água

7.1.2 — Abaixo da linha de água

7.2 — As saídas dos encanamentos de descarga para o mar, de lastro limpo, que não sejam do colectador de ligação a terra, estão localizadas (*):

(*) Indicar somente as saídas que podem ser controladas.

7.2.1 — Acima da linha de água

7.2.2 — Abaixo da linha de água

7.3 — As saídas dos encanamentos de descarga para o mar, de lastro sujo ou de água contaminada com hidrocarbonetos provenientes das zonas dos tanques de carga, que não sejam do colectador de ligação a terra, estão localizadas (*):

(*) Indicar somente as saídas que podem ser controladas.

7.3.1 — Acima da linha de água

7.3.2 — Abaixo da linha de água, juntamente com um sistema de fluxo parcial, em cumprimento da regra 18, 6, e)

7.3.3 — Abaixo da linha de água

7.4 — Descarga de hidrocarbonetos provenientes das bombas de carga e dos encanamentos para hidrocarbonetos (regra 18, 4 e 5):

7.4.1 — Meios para drenar todas as bombas de carga e encanamentos para hidrocarbonetos no termo da operação de descarga:

7.4.1.1 — Os resíduos de drenagem podem ser descarregados para um tanque de carga ou resíduos

7.4.1.2 — A descarga para terra é efectuada através de um encanamento especial de diâmetro reduzido

8 — Plano de emergência do navio em caso de poluição por hidrocarbonetos (regra 26):

8.1 — O navio dispõe de um plano de emergência, em caso de poluição por hidrocarbonetos, em cumprimento da regra 26

9 — Sistemas equivalentes para navios-tanques de produtos químicos que transportem hidrocarbonetos:

9.1 — Como sistemas equivalentes para o transporte de hidrocarbonetos num navio-tanque de produtos químicos, o navio possui o seguinte equipamento, em vez de tanques de resíduos (parágrafo 6.2, acima) e de detectores de superfície de separação de hidrocarbonetos/água (parágrafo 6.3, acima):

9.1.1 — Equipamento separador de hidrocarbonetos/água, capaz de produzir um efluente com teor de hidrocarbonetos inferior a 100 ppm e capacidade de ... m³/h

9.1.2 — Um tanque de retenção com capacidade de ... m³

9.1.3 — Um tanque para recolhas das águas de lavagens dos tanques, que é:

9.1.3.1 — Um tanque destinado a este fim

9.1.3.2 — Um tanque de carga utilizado como tanque de recolha

9.1.4 — Uma bomba de trasfega, permanentemente instalada, para descarregar no mar os efluentes que contenham hidrocarbonetos, através do equipamento separador de hidrocarboneto/água

9.2 — O equivalente separador de hidrocarboneto/água foi aprovado de acordo com a Resolução A.393 (X), sendo adequado para toda a gama de produtos do anexo I

9.3 — O navio possui um certificado de aptidão para o transporte de produtos químicos perigosos a granel, válido

10 — Substâncias líquidas nocivas semelhantes a hidrocarbonetos:

De acordo com a regra 14 do anexo II à Convenção, o navio está autorizado a transportar as substâncias líquidas nocivas, semelhantes a hidrocarbonetos, constantes da lista anexa (*).

(*) Anexar a lista, assinada, datada, selada ou carimbada pela autoridade competente, das substâncias nocivas, semelhantes a hidrocarbonetos, que o navio está autorizado a transportar.

Isonções:

A Administração concedeu dispensas do cumprimento dos requisitos dos capítulos II e III do anexo I à Convenção, em conformidade com a regra 2, 4, a), no que se refere aos pontos indicados no(s) parágrafo(s) ... deste registo

12 — Equivalências (regra 3):

A Administração aprovou disposições equivalentes a determinados requisitos do anexo I, no que se refere aos dispositivos indicados no(s) parágrafo(s) ... deste registo ☐

Certifica-se que este registo está correcto sob todos os aspectos.

Emitido em ... (local de emissão do registo).

.../.../19...

... (assinatura da pessoa devidamente autorizada a emitir o registo).

(Selo branco ou carimbo da autoridade emissora, como apropriado.)»

O apêndice III do anexo I da MARPOL 73/78 é substituído pelo seguinte:

«APÊNDICE III

Modelo do Livro de Registo de Hidrocarbonetos

Livro de Registo de Hidrocarbonetos

PARTE I

Operações na casa das máquinas

(para todos os navios)

Nome do navio ...

Distintivo do navio em número ou letras ...

Arqueação bruta ...

Período de ... a ...

Nota. — A parte I do Livro de Registo de Hidrocarbonetos será fornecida a todos os navios petroleiros de arqueação bruta igual ou superior a 150 t e a todos os navios de arqueação bruta igual ou superior a 400 t, que não sejam petroleiros, para registo das operações relativas à casa das máquinas. Os navios petroleiros possuirão, também, a parte II do Livro de Registo de Hidrocarbonetos, para registo das respectivas operações de carga e lastragem.

Introdução

As páginas seguintes desta secção compreendem uma vasta lista de operações na casa das máquinas, a registar, quando executadas, no Livro de Registo de Hidrocarbonetos, em conformidade com a regra 20 do anexo I, à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, conforme alterada pelo respectivo Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78). As operações foram agrupadas em secções operacionais, cada uma delas designada por uma letra de código.

No acto de registo no Livro de Registo de Hidrocarbonetos, a data, o código operacional e o número da operação serão inseridos nas colunas respectivas, sendo os pormenores exigidos registados, cronologicamente, nos espaços em branco.

Cada operação completada será assinada e datada pelo oficial ou oficiais responsáveis. Cada página preenchida será assinada pelo comandante do navio.

O Livro de Registo de Hidrocarbonetos contém muitas referências a quantidades de hidrocarbonetos. A reduzida precisão dos instrumentos de medição, as variações de temperatura e as aderências às paredes dos tanques afectarão a precisão destas leituras. Consequentemente, tais factos devem ser tomados em consideração quando se proceda a registo no Livro de Registo de Hidrocarbonetos.

Lista de operações a registar

A — Lastragem ou limpeza dos tanques de combustível líquidos:

1 — Identificação do(s) tanque(s) lastrado(s).

2 — Se forem limpos desde a última vez que contiveram hidrocarbonetos e, em caso negativo, o tipo de hidrocarbonetos anteriormente transportados.

3 — Processo de limpeza:

3.1 — Posição do navio e hora do início e do fim da limpeza;

3.2 — Identificação do(s) tanque(s) no(s) qual(uais) tenha(am) sido utilizado(s) um ou outro método (limpeza com água, por meio de vapor, com produtos químicos; tipo e quantidade de produtos químicos utilizados);

3.3 — Identificação do(s) tanque(s) para o(s) qual(uais) foi trasfegada a água de limpeza.

4 — Lastragem:

4.1 — Posição do navio e hora do início e do fim da lastragem;

4.2 — Quantidade de lastro, se os tanques não estiverem limpos;

4.3 — Posição do navio no início da limpeza;

4.4 — Posição do navio no início da lastragem.

B — Descarga de lastro sujo ou de água de limpeza dos tanques de combustível líquido referidos na secção A:

5 — Identificação do(s) tanque(s).

6 — Posição do navio no início da descarga.

7 — Posição do navio no fim da descarga.

8 — Velocidade(s) do navio durante a descarga.

9 — Método de descarga:

9.1 — Através de equipamento de 100 ppm;

9.2 — Através de equipamento de 15 ppm;

9.3 — Para instalações de recepção.

10 — Quantidade descarregada.

C — Recolha e eliminação de resíduos de hidrocarbonetos (lamas):

11 — Recolha de resíduos de hidrocarbonetos. — Quantidade de resíduos de hidrocarbonetos (lamas) retida a bordo no final de uma viagem, com frequência não superior a uma vez por semana. Quando o navio efectuar viagens curtas, a quantidade deverá ser registada semanalmente ⁽¹⁾:

11.1 — Lamas separadas (lamas resultantes da purificação de combustíveis e de óleos lubrificantes) e outros resíduos, se aplicável:

— Identificação do(s) tanque(s);

— Capacidade do(s) tanque(s) ... m³;

— Quantidade total retida ... m³;

11.2 — Outros resíduos (tais como resíduos de hidrocarbonetos resultantes de drenagens, derrames e óleos usados, etc., na casa das máquinas, devido à disposição dos tanques, em adição ao n.º 11.1:

— Identificação do(s) tanque(s);

— Capacidade do(s) tanque(s) ... m³;

— Quantidade total retida ... m³.

12 — Método de eliminação de resíduos. — Especificar a quantidade de resíduos de hidrocarbonetos eliminada, o(s) tanque(s) esvaziado(s) e a quantidade retida:

12.1 — Para instalações de recepção (identificar o porto) ⁽²⁾;

12.2 — Trásfega para outro(s) tanque(s) [indicar tanque(s) e o conteúdo total do(s) tanque(s)];

12.3 — Incinerados (indicar o tempo total da operação);

12.4 — Outro método (especificar qual).

D — Descarga não automática para o mar ou outro método de eliminação das águas das cavernas acumuladas na casa das máquinas:

13 — Quantidade descarregada ou eliminada.

14 — Hora da descarga ou eliminação (ligar e desligar).

15 — Método de descarga ou eliminação:

15.1 — Através de equipamento de 100 ppm (especificar posição do navio no início e no fim);

15.2 — Através de equipamento de 15 ppm (especificar posição do navio no início e no fim);

15.3 — Para instalações de recepção (indicar o porto) ⁽²⁾;

15.4 — Trásfega para tanque de resíduos ou para tanque de retenção [indicar o(s) tanque(s); especificar a quantidade trasfegada e a quantidade total retida no(s) tanque(s)].

E — Descarga automática para o mar ou outro método de eliminação das águas das cavernas que se acumulam nas cavernas da casa das máquinas:

16 — Hora e posição do navio em que o sistema foi posto em funcionamento automático para efectuar descarga para o mar.

17 — Hora a que o sistema foi posto em funcionamento automático para efectuar a trasfega da água das cavernas para o tanque de retenção (identificar o tanque).

18 — Hora a que o sistema foi posto em funcionamento manual.

19 — Método de descarga para o mar:

19.1 — Através de equipamento de 100 ppm;

19.2 — Através de equipamento de 15 ppm.

F — Estado do equipamento monitor e de controlo das descargas de hidrocarbonetos:

20 — Hora da avaria do sistema.

21 — Hora a que o sistema ficou operacional.

22 — Causas da avaria.

G — Descargas acidentais e excepcionais de hidrocarbonetos:

23 — Hora da ocorrência.

24 — Local ou posição do navio no momento da ocorrência.

25 — Quantidade aproximada e tipo de hidrocarbonetos.

26 — Circunstâncias da descarga ou de fuga, suas causas e observações gerais.

H — Abastecimento de combustível e de óleo lubrificante a granel:

27 — Abastecimento:

27.1 — Local do abastecimento;

27.2 — Hora do abastecimento;

27.3 — Tipo e quantidade de fuelóleo e identificação do(s) tanque(s) [especificar quantidade adicionada e a quantidade total existente no(s) tanque(s)];

27.4 — Tipo e quantidade de óleo lubrificante e identificação do(s) tanque(s) [especificar a quantidade adicionada e o conteúdo total do(s) tanque(s)].

D — Lavagem com petróleo bruto (aplicável somente a navios-tanques com COW) (a preencher para cada tanque lavado com petróleo bruto):

9 — Porto em que foi efectuada a lavagem com petróleo bruto ou posição do navio, se efectuada entre dois portos de descarga.

10 — Identificação do tanque lavado ⁽⁴⁾.

11 — Número de máquinas em uso.

12 — Hora do início da lavagem.

13 — Método de lavagem utilizado ⁽⁵⁾.

14 — Pressão da linha de lavagem.

15 — Hora em que a lavagem foi completada ou interrompida.

16 — Método nacional que determina se o(s) tanque(s) estava(m) seco(s).

17 — Observações ⁽⁶⁾.

E — Lastragem dos tanques de carga:

18 — Posição do navio no início e no fim da lastragem.

19 — Processo de lastragem:

19.1 — Identificação do(s) tanque(s) lastrado(s);

19.2 — Hora do início e do termo;

19.3 — Quantidade de lastro recebido. Indicação da quantidade total de lastro por cada tanque envolvido na operação.

F — Lastragem dos tanques destinados a lastro limpo (aplicável somente, a navios tanques com CBT):

20 — Identificação do(s) tanque(s) lastrado(s).

21 — Posição do navio quando, no(s) tanque(s) destinado(s) a lastro limpo, foi embarcada água para lavagens ou para a lastragem do navio no porto.

22 — Posição do navio quando a(s) bomba(s) e o(s) encanamento(s) foram lavados com água e esta foi descarregada para um tanque de resíduos.

23 — Quantidade de água, com teor de hidrocarbonetos, resultante da lavagem dos encanamentos e trasfega para o(s) tanque(s) de resíduos ou para o(s) tanque(s) de carga, no(s) qual(uais) os resíduos são previamente armazenados [identificar o(s) tanque(s)]. Especificar a quantidade total.

24 — Posição do navio quando foi embarcada água de lastro adicional no(s) tanque(s) destinado(s) a lastro limpo.

25 — Hora e posição do navio quando foram fechadas as válvulas que separam os tanques destinados a lastro limpo das linhas de carga e de drenagem.

26 — Quantidade de lastro limpo embarcado.

G — Limpeza dos tanques de carga:

27 — Identificação do(s) tanque(s) limpo(s).

28 — Porto ou posição do navio.

29 — Duração da limpeza.

30 — Método de limpeza ⁽⁷⁾.

31 — As águas de lavagem dos tanques foram trasfegadas para:

31.1 — Instalações de recepção (especificar porto e quantidade) ⁽²⁾;

31.2 — Tanque(s) de resíduos ou tanque(s) de carga utilizados como tanque(s) de resíduos [identificar o(s) tanque(s)]; especificar a quantidade trasfegada e a quantidade total.

H — Descarga do lastro sujo:

32 — Identificação do(s) tanque(s).

33 — Posição do navio no início da descarga para o mar.

34 — Posição do navio no fim da descarga para o mar.

35 — Quantidade descarregada para o mar.

36 — Velocidade(s) do navio durante a descarga.

37 — O equipamento monitor e de controlo de descarga esteve em funcionamento durante a descarga?

38 — Foi mantido um controlo regular do efluente e da superfície da água na zona da descarga?

39 — Quantidade de água, com teor de hidrocarbonetos, trasfegada para o(s) tanque(s) de resíduos [identificar o(s) tanque(s)].

40 — Descarga para instalações de recepção em terra (identificar o porto e indicar a quantidade) ⁽²⁾.

I — Descarga para o mar da água dos tanques de resíduos:

41 — Identificação do(s) tanque(s) de resíduos.

42 — Tempo de decantação desde a última entrada de resíduos; ou

43 — Tempo de decantação desde a última descarga.

44 — Hora e posição do navio no início da descarga.

45 — Capacidade residual total no início da descarga.

46 — Capacidade residual até à superfície de separação de hidrocarbonetos/água no início da descarga.

47 — Quantidade global descarregada e débito de descarga.

48 — Última quantidade descarregada e débito de descarga.

49 — Hora e posição do navio no fim da descarga.

50 — O equipamento monitor e de controlo de descarga esteve em funcionamento durante a descarga?

51 — Capacidade residual até à superfície de separação de hidrocarbonetos/água no fim da descarga.

52 — Velocidade do navio durante a descarga.

53 — Foi mantido um controlo regular do efluente e da superfície da água na zona da descarga?

54 — Confirmar se foram fechadas todas as válvulas utilizáveis do sistema de encanamentos do navio no fim da descarga dos tanques de resíduos.

J — Eliminação de resíduos e de misturas com teor de hidrocarbonetos, que não podem ser tratados de outro modo:

55 — Identificação do(s) tanque(s).

56 — Quantidade eliminada de cada tanque. (Indicar a quantidade retida.)

57 — Método de eliminação:

57.1 — Para instalações de recepção (identificar o porto e indicar a quantidade) ⁽²⁾;

57.2 — Misturados com a carga (especificar quantidade);

57.3 — Trasfegados para outro(s) tanque(s): identificar o(s) tanque(s); especificar a quantidade total trasfegada e a quantidade total existente no(s) tanque(s);

57.4 — Outro método (especificar qual); especificar a quantidade eliminada.

K — Descarga de lastro limpo contido nos tanques de carga:

58 — Posição do navio no início da descarga de lastro limpo.

59 — Identificação do(s) tanque(s) descarregado(s).

60 — No fim da descarga o(s) tanque(s) ficou (ficaram) vazio(s)?

61 — Posição do navio no fim da descarga, se for diferente da indicada no n.º 58.

62 — Foi mantido um controlo regular do efluente e da superfície da água na zona de descarga?

L — Descarga do lastro dos tanques destinados a lastro limpo (aplicável, somente, a navios-tanques com CBT):

63 — Identificação do(s) tanque(s) descarregado(s).

64 — Hora e posição do navio no início da descarga de lastro limpo para o mar.

65 — Hora e posição do navio no fim da descarga para o mar.

66 — Quantidade descarregada:

66.1 — Para o mar; ou

66.2 — Para instalações de recepção (identificar o porto).

67 — Verificou-se algum indício de poluição, por hidrocarbonetos, antes ou durante a descarga da água de lastro para o mar?

68 — A descarga foi controlada através de um aparelho de medição do teor de hidrocarbonetos?

69 — Hora e posição do navio quando, após a deslastragem, foram fechadas as válvulas que separam os tanques de lastro limpo dos encanamentos de carga e de descarga.

M — Estado do equipamento monitor e de controlo das descargas de hidrocarbonetos:

70 — Hora da avaria no sistema.

71 — Hora em que o sistema ficou reparado.

72 — Causas da avaria.

N — Descargas acidentais e excepcionais de hidrocarbonetos:

73 — Hora da ocorrência.

74 — Porto ou posição do navio no momento da ocorrência.

75 — Quantidade aproximada e tipo de hidrocarbonetos.

76 — Circunstâncias da descarga ou da fuga, suas causas e observações gerais.

O — Procedimentos operacionais suplementares e observações gerais:

Navios-tanques utilizados em tráfegos especiais.

P — Embarque de água de lastro:

77 — Identificação do(s) tanque(s) lastrado(s).

78 — Posição do navio no momento da lastragem.

79 — Quantidade total de lastro embarcado, em metros cúbicos.

80 — Observações.

Q — Redistribuição da água de lastro a bordo:

81 — Motivos da redistribuição.

R — Descarga da água de lastro para instalações de recepção:

82 — Porto(s) no(s) qual (quais) a água de lastro foi descarregada.

83 — Nome ou designação da instalação de recepção.

84 — Quantidade total de água de lastro descarregada, em metros cúbicos

85 — Data, assinatura e carimbo do funcionário da autoridade portuária.

Nome do navio. . .

Distintivo em número ou letras. . .

**Operações de carga/lastragem (navios petroleiros) (*)/
operações na casa das máquinas (todos os navios) (*)**

[illegible]

(*) Riscar o que não interessa.

Assinatura do comandante...

(¹) Só para tanques que constem dos n.ºs 3 dos modelos A e B do suplemento ao certificado IOPP.

(²) Os comandantes dos navios deverão obter do operador das instalações de recepção, as quais incluem batelões e auto-tanques, um recibo ou um certificado onde se indique o número de lavagens dos tanques, a quantidade de lastro sujo, de resíduos ou de misturas de hidrocarbonetos transferidos, bem como a data e hora de transferência. Este recibo ou certificado, se anexado ao Livro de Registro de Hidrocarbonetos, poderá auxiliar o comandante a provar que o seu navio não esteve envolvido num alegado incidente de poluição. O recibo ou certificado deverá ser conservado junto ao Livro de Registro de Hidrocarbonetos.

(3) Esta frase será inserida unicamente no Livro de Registo de Hidrocarbonetos de um navio-tanque utilizado em tráfegos específicos.

(4) Quando um tanque individual possui máquinas que não possam funcionar simultaneamente, tal como descrito no Manual de Operações e Equipamento, então a secção sujeita a lavagem com petróleo bruto deve ser identificada, ex.: n.º 2 centro, secção seguinte.

(2) De acordo com o Manual de Operações e Equipamento, especificar qual o método de lavagem, simples ou complexo. Se for usado o método complexo, indicar o arco vertical abrangido pelas máquinas e o número de vezes que o arco é abrangido por cada etapa específica do programa.

(⁶) Se os procedimentos constantes do Manual de Operações e Equipamento não forem seguidos, os motivos devem ser expostos na secção de observações.

(7) Lavagem manual por jacto de mangueira, lavagem mecânica e ou limpeza química. Neste último caso, especificar o produto químico utilizado e a quantidade respectiva.»

MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL

Decreto-Lei n.º 188/98

de 10 de Julho

A fragata *D. Fernando II e Glória*, que sofreu um incêndio em 1963, está em vias de ser completamente recuperada e restaurada.

Como valioso patrimônio nacional e digna representante das tradições das caravelas, naus e fragatas portuguesas que, durante vários séculos, escreveram as mais gloriosas páginas da nossa história, a fragata *D. Fer-*

nando II e Glória deverá transformar-se num pólo vivo de divulgação dessas tradições do mar, tendo em conta o alto significado que a componente marítima assume nas comemorações do V Centenário do Ciclo das Navegações Portuguesas e do encontro de culturas presentes na realização da EXPO 98.

Para o esforço da sua recuperação contribuíram, decididamente, várias entidades públicas e privadas, conscientes de que a conservação e valorização do património cultural nacional constitui imperativo moral de todos os portugueses.

Tendo como base o protocolo de Outubro de 1990 celebrado entre a Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses e a Marinha, foram posteriormente assinados outros acordos que substanciaram as diversas participações no projecto de recuperação e utilização do navio e que constituíram uma base sólida de cooperação no espírito da valorização daquele património.

Torna-se hoje necessário equacionar o enquadramento jurídico da fragata *D. Fernando II e Glória* dadas as condições específicas e únicas do projecto e do navio como repositório das tradições marítimas de Portugal.

A partir de 1945, a fragata *D. Fernando II e Glória* deixou de pertencer ao efectivo das «unidades navais» e passou a ser utilizada «para os fins de instrução e de utilização compatíveis com o estado em que se encontra», conforme se dispunha na Portaria n.º 10 827, de 9 de Janeiro daquele ano, tendo sido afectada à instrução náutica de jovens até ao sinistro de que foi vítima em 1963.

O Decreto-Lei n.º 193/81, de 8 de Julho, veio definir o estatuto das «unidades auxiliares da Marinha» onde se deverá inserir, como navio histórico, a fragata *D. Fernando II e Glória* com as especificidades objecto do presente diploma que, face à experiência adquirida no desenvolvimento do projecto, visa adequar as bases do protocolo celebrado em Outubro de 1990.

Assim:

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

Artigo 1.º

Objecto

O presente diploma define a natureza e o estatuto da fragata *D. Fernando II e Glória*, bem como a sua inserção orgânica na Marinha.

Artigo 2.º

Natureza

1 — A fragata *D. Fernando II e Glória*, navio histórico, é uma unidade auxiliar da Marinha com as especificidades decorrentes do presente diploma e destina-se a contribuir para as acções de divulgação e aprendizagem da história marítima portuguesa.

2 — A fragata *D. Fernando II e Glória* é equipada para a «unidade naval» para efeitos de exercício de funções de comando ou outras próprias da prestação de serviço a bordo pelo pessoal militar da Armada.

Artigo 3.º

Dependência

1 — A fragata *D. Fernando II e Glória* fica na dependência do Chefe do Estado-Maior da Armada, podendo ser atribuída ao Museu da Marinha.

2 — Em condições especiais, pode ainda o navio ser atribuído a outras entidades da estrutura orgânica da Marinha.

Artigo 4.º

Guarnição

1 — O comandante da fragata *D. Fernando II e Glória* é um oficial da Armada, por regra, na situação de reserva.

2 — A lotação da fragata *D. Fernando II e Glória* é estabelecida, nos termos do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 193/81, de 8 de Julho, e pode incluir pessoal na situação de reserva.

Artigo 5.º

Planeamento anual

1 — O planeamento anual da utilização da fragata *D. Fernando II e Glória* é aprovado pelo Chefe do Estado-Maior da Armada, mediante proposta do Museu da Marinha.

2 — Para a elaboração do planeamento são consideradas as propostas e necessidades apresentadas ao director do Museu da Marinha por entidades públicas e privadas, tendo em conta as prioridades consignadas no protocolo de 2 de Outubro de 1990, celebrado entre a Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses e a Marinha.

3 — As condições específicas de utilização decorrentes da aprovação do planeamento anual são reguladas por protocolo a celebrar entre o Museu da Marinha e as entidades públicas e privadas solicitantes.

Artigo 6.º

Disposições finais

1 — A fragata *D. Fernando II e Glória* permanece habitualmente atracada no porto de Lisboa.

2 — Os encargos com as deslocações da fragata *D. Fernando II e Glória* para outros portos do continente são suportados pelas entidades solicitantes nos termos que venham a ser estabelecidos nos protocolos celebrados entre a Marinha e essas entidades.

3 — As receitas geradas pela fragata *D. Fernando II e Glória* são inscritas em verbas do orçamento do Museu da Marinha.

Artigo 7.º

Entrada em vigor

O presente diploma produz efeito na data do aumento ao efectivo da unidade auxiliar da Marinha *D. Fernando II e Glória*, nos termos do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 193/81, de 8 de Julho.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 26 de Fevereiro de 1998. — *António Manuel de Oliveira Guterres* — *José Veiga Simão*.

Promulgado em 17 de Abril 1998.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 21 de Abril de 1998.

Pelo Primeiro-Ministro, *José Veiga Simão*, Ministro da Defesa Nacional.

MINISTÉRIO DO EQUIPAMENTO, DO PLANEAMENTO E DA ADMINISTRAÇÃO DO TERRITÓRIO

Decreto-Lei n.º 189/98

de 10 de Julho

Tendo como principais objectivos a salvaguarda da vida humana no mar e a defesa das embarcações e dos bens embarcados, foi adoptada em Londres, em 5 de Abril de 1966, a Convenção Internacional das Linhas de Carga, 1966, a qual veio a consagrar novos princípios e regras uniformes na determinação da imersão das embarcações que efectuem viagens internacionais.

Portugal aderiu à referida Convenção, pelo Decreto-Lei n.º 49 209, de 26 de Agosto de 1969, e, em consequência, os princípios e regras nela estabelecidos passaram a aplicar-se às embarcações nacionais abrangidas pela Convenção.

Daí tornar-se necessário criar regulamentação adequada que possibilite dar execução à Convenção e às regras nela previstas, estabelecendo, para o efeito, um quadro normativo que contemple as entidades competentes e respectivas competências em cumprimento da Convenção.

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

Pelo presente diploma são fixadas as disposições regulamentares necessárias à aplicação da Convenção Internacional das Linhas de Carga, 1966.

Artigo 2.º

Definições

1 — Para efeitos do presente diploma, entende-se por:

- a) Convenção — a Convenção Internacional das Linhas de Carga, 1966, a que Portugal aderiu pelo Decreto-Lei n.º 49 209, de 26 de Agosto de 1969;
- b) Viagem internacional — a viagem com início num porto nacional até um porto situado fora do território nacional, ou inversamente;
- c) Embarcação nova — a embarcação cuja quilha foi assente ou se encontrava em fase equivalente de construção, depois da data de entrada em vigor a nível internacional da Convenção, 21 de Julho de 1968;
- d) Embarcação existente — a embarcação que não é embarcação nova.

2 — Outras definições a ter em conta na aplicação do presente diploma devem mostrar-se conformes com as normas e as regras estabelecidas na Convenção.

Artigo 3.º

Âmbito de aplicação

O presente diploma aplica-se, nos termos da Convenção, às embarcações que efectuem viagens internacionais.

Artigo 4.º**Determinação das linhas de carga**

Na determinação das linhas de carga das embarcações abrangidas por este diploma são aplicadas as regras técnicas previstas na Convenção.

Artigo 5.º**Apresentação dos cálculos**

1 — Os cálculos efectuados para a determinação das linhas de carga das embarcações devem ser apresentados na Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos (DGPNTM) pelos armadores ou pelos construtores, com vista à sua aprovação.

2 — A apresentação é feita em duplicado, através de impresso próprio existente na DGPNTM ou de impressos dos organismos de inspecção oficialmente reconhecidos.

3 — Após a aprovação dos cálculos, o duplicado é devolvido aos interessados para fins de apoio à gravação das marcas das linhas de carga.

Artigo 6.º**Marcas do bordo livre**

1 — As marcas do bordo livre das embarcações devem ser posicionadas de acordo com o bordo livre atribuído e gravadas em ambos os bordos em conformidade com as regras 6 e 8 do anexo I da Convenção.

2 — De um e de outro lado do disco da marca do bordo livre e por cima da faixa horizontal que passa pelo seu centro devem ser colocadas, respectivamente, as letras «R» e «P», iniciais da República Portuguesa.

3 — As letras «R» e «P» devem ter aproximadamente 115mm de altura e 75mm de largura.

Artigo 7.º**Modificação das embarcações**

As embarcações abrangidas pela Convenção, depois de devidamente certificadas, não podem ser objecto de modificação na sua estrutura, equipamento, material, escantilhões e arranjos sem autorização da DGPNTM.

Artigo 8.º**Isenções**

1 — A requerimento do armador ou do construtor, devidamente fundamentado, a DGPNTM pode isentar algumas embarcações do cumprimento das disposições previstas no artigo 6.º da Convenção.

2 — As situações previstas no número anterior devem ser comunicadas à Organização Marítima Internacional (IMO).

Artigo 9.º**Equivalências**

1 — Em conformidade com o artigo 8.º da Convenção, a DGPNTM pode permitir que nas embarcações sejam instalados equipamentos, materiais ou aparelhos ou efectuados arranjos, não conformes com a Conven-

ção, se não resultar prejudicada a segurança que decorre da aplicação das suas regras técnicas nela previstas.

2 — As situações abrangidas pelo número anterior devem ser comunicadas pela DGPNTM à IMO.

Artigo 10.º**Vistorias e inspecção**

As embarcações abrangidas pela Convenção estão obrigadas às seguintes vistorias:

- a) Vistoria inicial — a que é efectuada antes de a embarcação iniciar a actividade e consta de uma inspecção completa à estrutura, ao equipamento e a todos os materiais e arranjos;
- b) Vistoria periódica — a que é efectuada em intervalos que não excedem os cinco anos e se destina a verificar se a estrutura, o equipamento, os materiais e os escantilhões satisfazem inteiramente as normas da Convenção;
- c) Inspecção periódica — a que é efectuada às embarcações anualmente nos três meses que antecedem ou se seguem à data do aniversário do correspondente certificado e consta de uma verificação quer do casco e das superestruturas, destinada a confirmar a não existência de alterações dos elementos que serviram de base aos cálculos para a determinação da posição das linhas de carga, quer das instalações e dos apertos, abrangendo:

Protecção das aberturas;

Balaustradas;

Rebordos do convés;

Meios de acesso aos alojamentos da tripulação.

Artigo 11.º**Vistorias**

As vistorias a embarcações previstas neste diploma só podem ser efectuadas por técnicos da carreira de inspecção de navios da DGPNTM ou por peritos de organizações de inspecção de navios, oficialmente reconhecidas nos termos do Decreto-Lei n.º 115/96, de 6 de Agosto.

Artigo 12.º**Certificação obrigatória**

As embarcações abrangidas pela Convenção não podem exercer a respectiva actividade se não estiverem devidamente certificadas.

Artigo 13.º**Emissão de certificados**

1 — A DGPNTM é a entidade competente para a emissão dos certificados previstos neste diploma.

2 — A DGPNTM é também competente para proceder à emissão de certificados ao abrigo da Convenção e relativos a embarcações estrangeiras que arvoem bandeiras de Estados partes da Convenção.

3 — Em qualquer caso, os certificados só são emitidos se das vistorias resultar que as embarcações satisfazem as normas e regras da Convenção.

Artigo 14.º**Tipos de certificados**

1 — Na sequência das vistorias efectuadas ao abrigo deste diploma, podem ser emitidos os certificados seguintes:

- a) Certificado internacional das linhas de carga (1966), relativo a embarcações abrangidas pela Convenção;
- b) Certificado internacional de isenção de bordo livre, relativo a embarcações a que tenha sido concedida uma isenção em conformidade com o artigo 8.º do presente diploma.

2 — Os modelos respeitantes aos certificados previstos no número anterior constam do anexo ao presente diploma.

Artigo 15.º**Validade dos certificados**

1 — O certificado referido na alínea a) do n.º 1 do artigo antecedente é válido por cinco anos, contados a partir da data da respectiva emissão.

2 — O certificado previsto na alínea b) da disposição anteriormente referida é válido:

- a) Por um período igual ao da validade do respectivo certificado internacional das linhas de carga (1966), quando a isenção for concedida em conformidade com o parágrafo 2 do artigo 6.º da Convenção;
- b) Por um período igual ao da duração da viagem a efectuar, quando a isenção for concedida em conformidade com o parágrafo 4 do artigo 6.º da Convenção.

Artigo 16.º**Prorrogação da validade dos certificados**

1 — O prazo de validade dos certificados pode ser prorrogado pela DGPNTM, a requerimento fundamentado dos interessados, por um período não superior a cinco meses.

2 — A prorrogação do prazo só pode ser concedida se resultar da vistoria, para o efeito efectuada, que a embarcação satisfaz as normas e regras da Convenção.

3 — A prorrogação do prazo de validade de um certificado deve ser averbada no respectivo certificado.

Artigo 17.º**Cancelamento dos certificados**

A DGPNTM pode cancelar o certificado internacional de linhas de carga (1966) sempre que ocorra uma das seguintes situações:

- a) Terem sido efectuadas modificações no casco ou nas superestruturas das embarcações que impliquem a alteração no bordo livre atribuído;
- b) Não se encontrarem em bom estado as instalações e os arranjos;
- c) Não ter sido efectuada e averbada no certificado a vistoria periódica;
- d) Ter diminuído a resistência estrutural da embarcação com prejuízo para as respectivas condições de segurança.

Artigo 18.º**Afixação dos certificados**

1 — Um exemplar de cada certificado deve ser afixado a bordo, em local bem visível e de fácil acesso.

2 — A responsabilidade pelo cumprimento do disposto no número anterior é do comandante da embarcação.

Artigo 19.º**Limitação da carga**

As embarcações abrangidas pela Convenção não podem ser sujeitas a operações de carregamento que impliquem a imersão da respectiva linha de carga.

Artigo 20.º**Zonas e áreas periódicas**

As embarcações abrangidas pela Convenção devem observar o disposto no anexo II da Convenção, relativamente às zonas e às áreas periódicas.

Artigo 21.º**Inquéritos a acidentes**

A DGPNTM tem competência para efectuar relatórios relativos a acidentes de embarcações abrangidas pela Convenção e, se assim o entender, deles dar conhecimento à IMO.

Artigo 22.º**Competência sancionatória**

1 — Compete à DGPNTM e ao Sistema de Autoridade Marítima (SAM) assegurar o cumprimento do disposto neste diploma, bem como a instrução dos processos de contra-ordenação.

2 — A aplicação das coimas compete ao director-geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos, bem como aos capitães dos portos, relativamente às infracções que detectem nas respectivas áreas de jurisdição.

3 — O montante das coimas cobradas por força do presente diploma reverte:

- a) Em 60 % para o Estado;
- b) Em 40 % para as entidades autuantes.

Artigo 23.º**Regime contra-ordenacional**

1 — Constitui contra-ordenação, punível com coima, qualquer infracção ao disposto no presente diploma e como tal tipificada nos artigos seguintes.

2 — A negligência e a tentativa são puníveis.

3 — Às contra-ordenações previstas no presente diploma é aplicável o regime geral das contra-ordenações.

Artigo 24.º**Responsabilidade contra-ordenacional**

1 — A não existência de marcas do bordo livre devidamente posicionadas, em conformidade com o disposto no n.º 1 do artigo 6.º, constitui contra-ordenação, punível com coima de 30 000\$ a 600 000\$, aplicável ao comandante da embarcação.

2 — A modificação de embarcações sem a necessária autorização prevista no artigo 7.º constitui contra-ordenação, punível com coima de 100 000\$ a 700 000\$, aplicável aos proprietários das embarcações.

3 — O montante máximo da coima prevista no número anterior será de 2 000 000\$, se o proprietário da embarcação for uma pessoa colectiva.

4 — A inexistência de certificação válida para o exercício da actividade, em conformidade com o disposto no artigo 12.º, constitui contra-ordenação, punível com coima de 30 000\$ a 600 000\$, aplicável ao comandante da embarcação.

5 — O carregamento de embarcações para além dos limites previstos no artigo 19.º constitui contra-ordenação, punível com coima de 50 000\$ a 500 000\$, aplicável ao comandante da embarcação.

Artigo 25.º

Fiscalização

Nas acções de fiscalização exercidas ao abrigo do presente diploma compete:

- À DGPNTM verificar se as estruturas, o equipamento, o material, os escantilhões e os arranjos das embarcações se mostram conformes com os requisitos técnicos previstos na legislação aplicável;
- Ao SAM verificar se as embarcações se encontram devidamente certificadas e os certificados regularmente afixados, se não existe afundamento das linhas de carga e se a marca de bordo livre se encontra na posição correcta.

Artigo 26.º

Disposições transitórias

1 — Os certificados emitidos ao abrigo da legislação anterior ao presente diploma continuam válidos até ao termo da sua validade.

2 — As referências feitas na legislação nacional aos certificados internacionais das linhas de carga (1930) consideram-se feitas aos certificados internacionais das linhas de carga (1966).

Artigo 27.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor 30 dias após a data da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 26 de Fevereiro de 1998. — António Manuel de Oliveira Guterres — José Veiga Simão — João Cardona Gomes Cravinho.

Promulgado em 8 de Maio de 1998.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 5 de Junho de 1998.

O Primeiro-Ministro, António Manuel de Oliveira Guterres.



REPÚBLICA
PORTUGUESA
PORTUGUESE REPUBLIC

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE ISENÇÃO DE BORDO LIVRE

International Load Line Exemption Certificate

Passado nos termos da CONVENÇÃO INTERNACIONAL DAS LINHAS DE CARGA, 1966, sob a autoridade do Governo da República Portuguesa, pela Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos.
Issued under the provisions of the INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINE, 1966, under the authority of the Government of the Portuguese Republic, by the Directorate General of Ports, Shipping and Navigation.

Nome do navio Name of ship	Distintivo do navio em números ou letras Distinctive numbers or letters	Porto de registo Port of registry

Serve o presente para certificar que o navio acima mencionado está isento, por aplicação das disposições do artigo 6, parágrafo (2)º e artigo 6, parágrafo (4)º da Convenção Internacional das Linhas de Carga, das disposições desta Convenção.
This is to certify that the above mentioned ship is exempted from the provisions of the 1966 Convention, under the authority conferred by article 6 (2)º and article 6 (4)º of the Convention referred to above.

As disposições de que está isento o navio, por aplicação das prescrições do artigo 6, parágrafo (2), são as seguintes:
The provisions of the Convention from which the ship is exempted under article 6 (2) are:

A viagem para a qual a isenção foi concedida, por aplicação das disposições do artigo 6, parágrafo (4), é a seguinte:
The voyage for which exemption is granted under article 6 (4) is:

De/From:

A/To:

Condições eventuais às quais está subordinada a concessão de isenção concedida nos termos do artigo 6, parágrafo (2) ou do artigo 6, parágrafo (4):
Conditions, if any, on which the exemption is granted under either article 6 (2) or article 6 (4):

O presente certificado é válido até sob reserva, em tal circunstância, das inspecções periódicas previstas no artigo 14, parágrafo (1), (c), da Convenção.
This certificate is valid until subject, where appropriate, to periodical inspections in accordance with article 14 (1) (c) of the Convention.

Passado na Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos.
Issued at

Lisboa, de de 19

O abaixo assinado declara que está devidamente autorizado pelo Governo da República Portuguesa a emitir este certificado.
The undersigned declares that he is duly authorized by the Government of the Portuguese Republic to issue this certificate.

Certifica-se que o navio continua a satisfazer as condições impostas quando da concessão da isenção.
This is to certify that this ship continues to comply with the conditions under which this exemption was granted.

Local/Place Data/Date

Assinatura e/ou selo do Perito
Signature and/or seal of issuing authority

Local/Place Data/Date

Assinatura e/ou selo do Perito
Signature and/or seal of the issuing authority

Local/Place Data/Date

Assinatura e/ou selo do Perito
Signature and/or seal of the issuing authority

Local/Place Data/Date

Assinatura e/ou selo do Perito
Signature and/or seal of the issuing authority

Este navio continua a satisfazer as condições impostas quando da concessão da isenção e a validade deste certificado é, em conformidade com o artigo 19, parágrafo (4) (a), da Convenção, prorrogada até
This ship continues to comply with the conditions under which this exemption was granted and the validity of this certificate is, in accordance with article 19 (4) (a) of the Convention, extended until

Local/Place Data/Date

Assinatura e/ou selo do Perito
Signature and/or seal of the issuing authority

¹ Riscar o que não for aplicável/Delete whatever is inapplicable.

REPÚBLICA
PORTUGUESA
PORTUGUESE REPUBLIC

CERTIFICADO INTERNACIONAL DAS LINHAS DE CARGA (1966)

International Load Line Certificate (1966)

Passado nos termos da CONVENÇÃO INTERNACIONAL DAS LINHAS DE CARGA, 1966, sob a autoridade do Governo da República Portuguesa, pela Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos.
Issued under the provisions of the INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINE, 1966, under the authority of the Government of the Portuguese Republic, by the Directorate General of Ports, Shipping and Navigation.

Nome do Navio Name of ship	Distintivo do navio em números ou letras Distinctive numbers or letters	Porto de registo Port of registry	Comprimento (L) como definido no art.º 2(8) / Length (L) as defined in article 2(8)
-------------------------------	---	--------------------------------------	---

Bordo livre atribuído como*: Freeboard assigned as*:	Navio novo A new ship	Navio existente An existing ship	Tipo do navio*: Type of ship*:	Tipo A Type A	Tipo B Type B
---	--------------------------	-------------------------------------	-----------------------------------	------------------	------------------

Tipo "B" com bordo livre reduzido
Type "B" with reduced freeboardTipo "B" com bordo livre aumentado
Type "B" with increased freeboardLinhas de carga:
Load line:

mm acima de/above (V)

O limite superior da linha passa pelo centro do disco
Upper edge of line through center of ring

mm abaixo de/below (V)

mm abaixo de/below (V)

mm acima de/above (MV)

mm acima de/above (V)

mm abaixo de/below (MV)

mm abaixo de/below (MV)

Bordo livre a partir da linha do pavimento**
Freeboard from deck line:

Tropical/Tropical (T) mm;

Verão/Summer (V) mm;

Inverno/Winter (I) mm;

Inverno no norte do Atlântico/Winter North Atlantic (INA) mm;

Madeira-tropical/Timber tropical (MT) mm;

Madeira-verão/ Timber summer (MV) mm;

Madeira-inverno/ Timber winter (MI) mm;

Madeira-inverno no norte do Atlântico/Timber Winter North Atlantic (MNA) mm;

Dedução para todos os bordos livres em água doce com excepção do bordo livre para transporte de madeira mm;

Para os bordos livres para transporte de madeira mm.

Allowance for fresh water for all freeboards other than timber mm.

O limite superior da "linha de pavimento" a partir da qual estão medidos os bordos livres está a mm da intersecção

do prolongamento da superfície superior do com a superfície exterior do costado.

The upper edge of the deckline from which these freeboards are measured is mm deck at side.

Data da vistoria inicial ou da periódica
Date of initial or periodical survey

.....

Serve o presente para certificar que esta embarcação foi vistoriada e que os bordos livres e as linhas de carga acima indicadas foram

marcados de acordo com a Convenção Internacional das Linhas de Carga, 1966.

This is to certify that this ship has been surveyed and that the freeboards have been assigned and load lines shown above have been marked

in accordance with the International Convention on Load Lines, 1966.

Este certificado é válido até , sujeito a vistorias periódicas de acordo com o artigo 14, parágrafo (1) (c) da

Convenção.

This certificate is valid until subject to periodical inspections in accordance with article 14 (1) (c) of the Convention.

Passado na Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos
Issued at

Lisboa, de de 19.....

O abaixo assinado declara que está devidamente autorizado pelo Governo da

República Portuguesa a conceder este certificado.

The undersigned declares that he is duly authorized by the Government of the

Portuguese Republic to issue this certificate.

* Riscar o que não for aplicável/Delete whatever is inapplicable

Certifica-se que a inspecção periódica prevista no artigo 14, parágrafo (1), (c), da Convenção permitiu verificar que este navio

satisfaz as disposições da Convenção.

This is to certify that a periodical inspection required by article 14 (1) (c) of the Convention, this ship was found to comply with relevant

provisions of the Convention.

Local/Place Data/Date

Assinatura e/ou selo do Perito
Signature and/or seal of the issuing authority

Local/Place Data/Date

Assinatura e/ou selo do Perito
Signature and/or seal of the issuing authority

Local/Place Data/Date

Assinatura e/ou selo do Perito
Signature and/or seal of the issuing authority

Local/Place Data/Date

Assinatura e/ou selo do Perito
Signature and/or seal of the issuing authority

Local/Place Data/Date

Assinatura e/ou selo do Perito
Signature and/or seal of the issuing authority

Local/Place Data/Date

Assinatura e/ou selo do Perito
Signature and/or seal of the issuing authority

Local/Place Data/Date

Assinatura e/ou selo do Perito
Signature and/or seal of the issuing authority

Local/Place Data/Date

Assinatura e/ou selo do Perito
Signature and/or seal of the issuing authority

Local/Place Data/Date

Assinatura e/ou selo do Perito
Signature and/or seal of the issuing authority

Local/Place Data/Date

Assinatura e/ou selo do Perito
Signature and/or seal of the issuing authority

Local/Place Data/Date

Assinatura e/ou selo do Perito
Signature and/or seal of the issuing authority

Local/Place Data/Date

Assinatura e/ou selo do Perito
Signature and/or seal of the issuing authority

Local/Place Data/Date

Assinatura e/ou selo do Perito
Signature and/or seal of the issuing authority

Local/Place Data/Date

Assinatura e/ou selo do Perito
Signature and/or seal of the issuing authority

Local/Place Data/Date

Assinatura e/ou selo do Perito
Signature and/or seal of the issuing authority

Local/Place Data/Date

Assinatura e/ou selo do Perito
Signature and/or seal of the issuing authority

Local/Place Data/Date

Assinatura e/ou selo do Perito
Signature and/or seal of the issuing authority

Local/Place Data/Date

Assinatura e/ou selo do Perito
Signature and/or seal of the issuing authority

Local/Place Data/Date

Assinatura e/ou selo do Perito
Signature and/or seal of the issuing authority

Local/Place Data/Date

Assinatura e/ou selo do Perito
Signature and/or seal of the issuing authority

Local/Place Data/Date

Assinatura e/ou selo do Perito
Signature and/or seal of the issuing authority

Local/Place Data/Date

Assinatura e/ou selo do Perito
Signature and/or seal of the issuing authority

Local/Place Data/Date

Assinatura e/ou selo do Perito
Signature and/or seal of the issuing authority

Local/Place Data/Date

Assinatura e/ou selo do Perito
Signature and/or seal of the issuing authority

Local/Place Data/Date

Assinatura e/ou selo do Perito
Signature and/or seal of the issuing authority

Local/Place Data/Date

Assinatura e/ou selo do Perito
Signature and/or seal of the issuing authority

Local/Place Data/Date

Assinatura e/ou selo do Perito
Signature and/or seal of the issuing authority

Local/Place Data/Date

Assinatura e/ou selo do Perito
Signature and/or seal of the issuing authority

Local/Place Data/Date

Assinatura e/ou selo do Perito
Signature and/or seal of the issuing authority

Local/Place Data/Date

Assinatura e/ou selo do Perito
Signature and/or seal of the issuing authority

Local/Place Data/Date

Assinatura e/ou selo do Perito
Signature and/or seal of the issuing authority

Decreto-Lei n.º 190/98

de 10 de Julho

O Regulamento do Serviço Radioeléctrico das Embarcações (RSRE) foi aprovado pelo Decreto n.º 45 267, de 24 de Setembro de 1963.

A distância da sua aprovação, no tempo, deixa desde logo a descoberto tanto as múltiplas alterações que entretanto lhe foram sendo introduzidas como a dispersão dos diplomas que foram possibilitando a sua actualização e modernização.

Por outro lado, é de fácil registo o desenvolvimento tecnológico alcançado no sector das comunicações, aí se incluindo os sistemas de radiocomunicações das embarcações, sempre com o objectivo de diminuir os sinistros de mar, em benefício da segurança da navegação e das pessoas embarcadas e da operacionalidade das embarcações.

O regulamento agora aprovado, tendo como objectivo dar resposta aos problemas que se deixaram evidenciados, suporta-se, em termos de moldura legal, num dispositivo jurídico sistematizador de todos os processos e procedimentos respeitantes ou relacionados com equipamentos radioeléctricos de embarcações.

De facto, o novo regulamento prevê regras relativas à aprovação e à certificação dos equipamentos radioeléctricos e outras respeitantes aos processos de instalação, de alteração, de operação e de licenciamento dos equipamentos em questão.

Por outro lado, nele se deixam enunciadas normas de competência a observar pelas entidades a quem é cometida a respectiva execução, adequadas e direccionadas por forma a poder-se responder com rapidez e eficiência às múltiplas solicitações dos armadores nacionais.

Finalmente, importa referir que para além de se fixarem condições que permitem à Administração cobrar receitas relativamente a serviços prestados na execução do regulamento, neste se prevê também um sistema contra-ordenacional equilibrado e sobretudo adequado à diversa natureza dos eventuais incumpridores.

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

É aprovado o Regulamento do Serviço Radioeléctrico das Embarcações, anexo ao presente diploma, do qual faz parte integrante.

Artigo 2.º

Cobrança de taxas

Pelos serviços prestados relativos às vistorias, emissão de licenças e aprovação de equipamentos são devidas taxas, que constituirão receita própria da Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos e cujo montante será fixado por portaria do Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território.

Artigo 3.º

Validade dos certificados e das licenças já emitidos

A aplicação do Regulamento aprovado não prejudicará a validade dos certificados de aprovação do equipamento radioelétrico e das licenças de estação de embarcações emitidas ao abrigo da legislação anterior.

Artigo 4.º

Norma revogatória

1 — São revogados o Decreto n.º 45 267, de 24 de Setembro de 1963, que aprovou o Regulamento do Serviço Radioelétrico das Embarcações, e ainda os Decretos n.ºs 46 420, de 5 de Julho de 1965, 48 869, de 18 de Fevereiro de 1969, e 218/71, de 24 de Maio, os Decretos-Leis n.ºs 122/91, de 21 de Março, e 144/95, de 14 de Junho, o artigo 135.º do Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de Julho, e as Portarias n.ºs 1237/95, de 12 de Outubro, e 24 057, de 3 de Maio de 1969.

2 — Mantêm-se em vigor as Portaria n.ºs 1164/95, de 22 de Setembro, e n.º 1364/95, de 18 de Novembro.

3 — Consideram-se feitas ao Regulamento aprovado as referências que nos diplomas mantidos em vigor diziam respeito ao anterior Regulamento.

Artigo 5.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor 30 dias após a data da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 26 de Fevereiro de 1998. — *António Manuel de Oliveira Guterres* — *João Cardona Gomes Cravinho*.

Promulgado em 22 de Maio de 1998.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 5 de Junho de 1998.

O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres*.

ANEXO

Regulamento do Serviço Radioelétrico das Embarcações

CAPÍTULO I

Generalidades

Artigo 1.º

Objecto

O presente Regulamento tem por objecto fixar as regras respeitantes à aprovação e certificação dos equipamentos radioelétricos e aos processos de instalação, de alteração, de utilização, de funcionamento e de licenciamento do equipamento radioelétrico das embarcações.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente Regulamento, entende-se por:

- a) Convenção — a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar e Emen-

das, em vigor no ordenamento jurídico português;

- b) Regulamento das Radiocomunicações — o Regulamento das Radiocomunicações previsto no artigo 4.º da Constituição da União Internacional das Telecomunicações;
- c) Estação — um ou vários emissores ou receptores, ou um conjunto de emissores e receptores, incluindo os acessórios necessários para assegurar, num dado local, um serviço de radiocomunicação;
- d) Estação móvel — a estação do serviço móvel destinada a ser utilizada em movimento ou durante paragens em pontos não determinados;
- e) Estação terrestre — a estação do serviço móvel não destinada a ser utilizada em movimento;
- f) Estação costeira — a estação terrestre do serviço móvel marítimo;
- g) Estação terrena costeira — a estação terrena do serviço fixo por satélite ou, em certos casos, do serviço móvel marítimo por satélite, situada num ponto determinado do solo e destinada a assegurar a ligação do serviço móvel marítimo por satélite;
- h) Estação de embarcação — a estação móvel do serviço móvel marítimo colocada a bordo de uma embarcação não permanentemente amarrada e distinta de uma estação de embarcação de sobrevivência;
- i) Estação terrena de embarcação — a estação terrena móvel do serviço móvel marítimo por satélite a bordo de uma embarcação;
- j) Estação de comunicações de bordo — a estação móvel de fraca potência do serviço móvel marítimo destinada às comunicações internas a bordo, às comunicações com as embarcações de sobrevivência, no decurso de exercícios ou de operações de salvamento, às comunicações no seio de um grupo de embarcações rebocadas ou impelidas e às comunicações de instruções relativas à manobra dos cabos e à amarração;
- k) Estação de embarcação de sobrevivência — a estação móvel do serviço móvel marítimo destinada unicamente a permitir o socorro dos naufragos e colocada numa embarcação de sobrevivência ou em qualquer outro equipamento de salvamento;
- l) Estação de radiocomunicações de embarcação — a estação colocada a bordo de uma embarcação, que poderá ser uma estação de embarcação, uma estação terrena de embarcação, uma estação de comunicações de bordo ou uma estação de embarcação de sobrevivência ou ainda um conjunto de algumas destas estações;
- m) Serviço móvel — o serviço de radiocomunicações entre estações móveis e terrestres ou entre estações móveis;
- n) Serviço móvel marítimo — o serviço móvel entre estações costeiras e estações de embarcações, ou entre estações de embarcações ou entre estações de comunicações de bordo associadas, podendo igualmente participar neste serviço as estações de embarcações de sobrevivência e as estações de radiobaliza de localização de sinistros;
- o) Serviço móvel marítimo por satélite — o serviço móvel por satélite no qual as estações terrenas

móveis estão situadas a bordo de embarcações, podendo igualmente participar neste serviço as estações de embarcações de sobrevivência e as estações de radiobaliza de localização de sinistros;

- p) Equipamento radioeléctrico de uma embarcação — o conjunto dos equipamentos electrónicos que constitui a estação de radiocomunicações da embarcação e o equipamento de navegação de uma embarcação;
- q) Equipamento de navegação — o equipamento radioeléctrico utilizado a bordo para auxílio à navegação, também designado por equipamento de radiodeterminação, que nas embarcações de recreio corresponde aos radares;
- r) Embarcação ou navio — o engenho ou aparelho aquático utilizado ou susceptível de ser utilizado como meio de transporte na água, incluindo plataformas flutuantes e submersíveis;
- s) Armador — o proprietário, o afretador ou o responsável pela gestão técnica, náutica e comercial de uma embarcação;
- t) Arqueação — a arqueação bruta de uma embarcação, determinada em conformidade com as disposições da Convenção Internacional sobre Arqueação dos Navios, de 1969, para as embarcações a ela sujeitas, ou com as disposições dos diplomas nacionais em vigor.

Artigo 3.º

Âmbito de aplicação

O presente diploma aplica-se:

- a) Às embarcações nacionais, com exclusão das embarcações ao serviço das Forças Armadas ou das forças de segurança;
- b) Às embarcações estrangeiras, no que respeita à utilização do equipamento radioeléctrico, em águas sob jurisdição nacional, de acordo com o disposto no Regulamento das Radiocomunicações.

Artigo 4.º

Equipamento radioeléctrico obrigatório

1 — As embarcações nacionais devem possuir a bordo o equipamento radioeléctrico previsto na Convenção e nos regulamentos nacionais aplicáveis à segurança das embarcações.

2 — Por portaria do Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território, será fixado o equipamento radioeléctrico para as embarcações nacionais não abrangidas pela Convenção ou pelos regulamentos nacionais aplicáveis à segurança das embarcações e estabelecido o regime de transição a aplicar aos equipamentos radioeléctricos instalados a bordo ao abrigo da legislação anterior.

Artigo 5.º

Equipamento radioeléctrico facultativo

1 — Para além do equipamento radioeléctrico obrigatório, as embarcações também podem dispor de equipamento de radiocomunicações que utilize as faixas de frequência do serviço móvel marítimo e do serviço móvel por satélite e de equipamento de navegação que trabalhe

em faixas de radiodeterminação, de radionavegação e de radiolocalização.

2 — A bordo das embarcações é ainda permitida a utilização de equipamento portátil do serviço móvel que não seja marítimo, se autorizada pelo comandante ou mestre da embarcação e se não interferir com o funcionamento dos outros equipamentos radioeléctricos.

3 — Nas embarcações poderão ainda ser instalados, para fins específicos, nomeadamente experiências científicas ou de radiodeterminação, equipamentos radioeléctricos diferentes dos previstos nos números anteriores.

4 — Os equipamentos referidos nos n.ºs 2 e 3 deste artigo só podem ser utilizados depois de homologados ou de autorizados pelas entidades competentes.

Artigo 6.º

Equipamento radioeléctrico para certas áreas de navegação

1 — As embarcações que exerçam actividade em certas áreas de navegação podem ser obrigadas a instalar, temporária ou permanentemente, equipamento radioeléctrico adequado à sua segurança e à da navegação nessas áreas.

2 — A regulamentação da instalação de equipamento radioeléctrico prevista no número anterior será efectuada por portaria do Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território.

Artigo 7.º

Operação do equipamento radioeléctrico

1 — O equipamento radioeléctrico das embarcações só pode ser operado por pessoas devidamente habilitadas e depois de ter sido emitida a licença de estação de embarcação pela Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos (DGPNTM).

2 — Nas comunicações estabelecidas entre uma estação de radiocomunicações de embarcação e outras estações devem ser observadas as regras previstas nos regulamentos que disciplinam a utilização do espectro radioeléctrico pelas estações de radiocomunicações do serviço móvel marítimo e do serviço móvel marítimo por satélite.

CAPÍTULO II

Aprovação e certificação dos equipamentos radioeléctricos

Artigo 8.º

Competência para aprovar e certificar equipamentos

O equipamento radioeléctrico só pode ser instalado ou colocado a bordo das embarcações depois de devidamente aprovado e certificado pela DGPNTM, nos termos dos artigos seguintes.

Artigo 9.º

Processo de aprovação

1 — O equipamento radioeléctrico das embarcações é aprovado pela DGPNTM, através da apreciação dos respectivos manuais e de ensaios laboratoriais ou mediante outros meios experimentais destinados a confirmar se o equipamento satisfaz as respectivas especificações técnicas.

2 — No processo de aprovação do equipamento radioeléctrico são tidas em conta as normas e as especificações seguintes:

- a) Normas portuguesas publicadas pelo Instituto Português da Qualidade (IPQ);
- b) Normas de carácter obrigatório com origem no direito comunitário;
- c) Especificações técnicas estabelecidas pela Organização Marítima Internacional (IMO) e pela União Internacional das Telecomunicações (UIT);
- d) Normas emanadas do Instituto Europeu de Normalização das Telecomunicações (ETSI), da Comissão Electrotécnica Internacional (CEI) e da Organização Internacional de Normalização (ISO);
- e) Especificações técnicas elaboradas pela DGPNTM.

3 — Para efeitos do processo de aprovação é ainda exigido que as inscrições ou os lembretes do equipamento radioeléctrico sejam escritos em português, espanhol, francês ou inglês.

4 — No que se refere ao equipamento radioeléctrico para uso em embarcações de sobrevivência, as instruções de utilização devem ser escritas em português ou na língua comum a bordo, em caso de aprovação individual.

5 — A DGPNTM publicará, por aviso, na 3.ª série do *Diário da República* as referências às normas e especificações utilizadas na aprovação do equipamento radioeléctrico.

Artigo 10.º

Pedido de aprovação

1 — O pedido de aprovação do equipamento radioeléctrico deve ser acompanhado dos manuais completos em português, espanhol, francês ou inglês, contendo as características do equipamento, a sua descrição técnica, os esquemas electrónicos, as instruções de operação, os elementos identificativos dos diversos componentes da aparelhagem e as distâncias de segurança às agulhas magnéticas.

2 — No caso de equipamentos radioeléctricos destinados a ser utilizados em embarcações de sobrevivência, o pedido de aprovação deve ainda ser acompanhado da cópia das instruções de utilização em português ou na língua comum usada a bordo, em caso de aprovação individual.

Artigo 11.º

Equipamentos dispensados de aprovação

1 — Consideram-se dispensados de aprovação nacional os equipamentos radioeléctricos já certificados ao abrigo de convenções internacionais a que o Estado Português se tenha vinculado ou de legislação comunitária em vigor nos Estados membros.

2 — Nas situações previstas no número anterior, os armadores devem remeter à DGPNTM:

- a) Documentação, emitida pelas administrações estrangeiras, comprovativa de que os equipamentos radioeléctricos foram certificados e satisfazem os requisitos operacionais das embarcações;
- b) Os manuais completos dos equipamentos radioeléctricos referidos nos n.ºs 1 e 2 do artigo anterior.

Artigo 12.º

Emissão de certificados

1 — Compete à DGPNTM emitir os certificados de aprovação tipo ou individual, cujo modelo consta do anexo I a este Regulamento.

2 — Os certificados de aprovação tipo devem fazer menção das normas e das especificações do equipamento radioeléctrico a que respeitem e terão a validade que resultar das referidas normas e especificações.

3 — Os certificados de aprovação individual são emitidos para os equipamentos radioeléctricos que satisfaçam as especificações técnicas previstas no Regulamento das Radiocomunicações.

CAPÍTULO III

Instalação ou colocação a bordo, alteração e desmontagem do equipamento radioeléctrico

Artigo 13.º

Processo autorizativo

O equipamento radioeléctrico das embarcações só pode ser instalado ou colocado a bordo, alterado ou desmontado após autorização da DGPNTM.

Artigo 14.º

Pedido de instalação, de colocação, de alteração ou de desmontagem de equipamento radioeléctrico

1 — Os pedidos de instalação, de alteração ou de desmontagem do equipamento radioeléctrico são apresentados através de impresso próprio devidamente preenchido (ficha de autorização radioeléctrica), cujo modelo consta do anexo II a este Regulamento.

2 — Os pedidos de instalação do referido equipamento devem ainda ser acompanhados dos seguintes elementos:

- a) Plano de montagem, tipo de arranjo geral, à escala e devidamente legendado, com a localização a bordo, em projecção vertical e horizontal das unidades dos equipamentos radioeléctricos, fontes de alimentação, baterias, quadros, agulhas magnéticas e antenas;
- b) Esquema geral da instalação eléctrica das alimentações dos equipamentos a montar e do sistema de carga da bateria da fonte de energia de reserva, bem como a indicação da capacidade, marca e tipo das baterias.

3 — Os elementos referidos nas alíneas do número anterior podem ser apresentados sob a forma de memória descritiva, no caso de:

- a) Embarcações de pesca de comprimento entre perpendiculares inferior a 24 m;
- b) Outras embarcações que não sejam de pesca de arqueação inferior a 100.

4 — Os elementos exigidos para a instalação do equipamento radioeléctrico que constem do processo da embarcação podem ser apresentados para efeitos do disposto no n.º 2 deste artigo, desde que devidamente actualizados.

5 — Nos casos de pedidos de colocação a bordo de equipamento radioeléctrico portátil, apenas se exige a

apresentação da ficha de autorização radioelétrica, devidamente preenchida.

Artigo 15.º

Validade das autorizações

1 — As autorizações concedidas pela DGPNTM são comunicadas aos armadores, com indicação das condições a observar e dos respectivos prazos de validade, os quais não poderão ultrapassar 180 dias contados a partir da data dos respectivos despachos.

2 — As autorizações podem substituir as licenças de estação, nos termos previstos no artigo 42.º deste diploma.

Artigo 16.º

Equipamento radioelétrico instalado ou alterado sem autorização

1 — Os armadores que adquiram embarcações com equipamento radioelétrico instalado ou alterado sem autorização da DGPNTM devem regularizar a situação relativa a esse equipamento no prazo de 30 dias contados a partir da data de aquisição da embarcação.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, ter-se-ão em conta as situações seguintes:

- a) Nos casos de aquisição de embarcações nacionais, os armadores devem proceder à regularização da situação relativa ao equipamento radioelétrico, observando o disposto no artigo 14.º deste diploma;
- b) Nos casos de aquisição de embarcações estrangeiras, os armadores devem proceder à apresentação da ficha de autorização radioelétrica, devidamente preenchida, acompanhada da licença de estação (ou documentação equivalente) e dos manuais do equipamento radioelétrico que não possua certificado de aprovação nacional.

Artigo 17.º

Funcionamento do equipamento radioelétrico

1 — O equipamento radioelétrico das embarcações deve ser mantido em condições que permitam o seu normal funcionamento.

2 — O equipamento radioelétrico obrigatório que não satisfaça as condições de normal funcionamento deve ser substituído, reparado ou selado antes de a embarcação iniciar viagem, de modo a não se prejudicar o funcionamento de outros equipamentos e a garantir-se a segurança das embarcações.

3 — O equipamento radioelétrico deficiente pode ser substituído temporariamente por equipamento equivalente, desde que devidamente aprovado.

4 — O pedido de substituição temporária é requerido à DGPNTM e deve indicar o tipo de avaria, o prazo previsível da reparação e as características sinaléticas do equipamento a instalar.

Artigo 18.º

Selagem do equipamento radioelétrico

1 — O equipamento radioelétrico instalado ou alterado sem autorização da DGPNTM deve ser desactivado e selado pelos inspectores ou pelos delegados da DGPNTM.

2 — O equipamento radioelétrico instalado a bordo facultativamente pode ser selado, a pedido dos armadores.

3 — Os selos apostos no equipamento radioelétrico só podem ser retirados pelos inspectores e delegados da DGPNTM e pelos comandantes ou mestres das embarcações devidamente autorizados.

Artigo 19.º

Equipamento radioelétrico desactualizado

O equipamento radioelétrico das embarcações que deixe de satisfazer as normas internacionais ou as especificações estabelecidas na lei nacional deve ser substituído, alterado ou desmontado, por determinação da DGPNTM, no prazo que for estabelecido.

CAPÍTULO IV

Estação de radiocomunicações de embarcação

Artigo 20.º

Estações obrigatórias a bordo

As embarcações devem possuir a bordo as estações que lhes sejam impostas pela Convenção e pelos regulamentos nacionais aplicáveis à segurança das embarcações.

Artigo 21.º

Localização da estação de embarcação e da estação terrena de embarcação

A estação de embarcação e a estação terrena de embarcação devem ser instaladas:

- a) Em local próximo do governo da embarcação, de modo a garantir a sua máxima operacionalidade e segurança;
- b) Em local ventilado e protegido das temperaturas extremas, da humidade e da água salgada.

Artigo 22.º

Protecção contra interferências

1 — No local da estação de embarcação e da estação terrena de embarcação, os circuitos eléctricos, os conversores, os geradores, os motores e a restante aparelhagem eléctrica existente devem ser providos de meios que garantam uma protecção eficaz contra ruídos e contra qualquer influência nefasta para outros equipamentos ou sistemas, de modo a assegurar a compatibilidade electromagnética.

2 — Nas embarcações de madeira ou de fibra de vidro deve haver uma chapa de fundo para a ligação à massa.

Artigo 23.º

Alojamento dos operadores

Nas embarcações que disponham de alojamentos, o alojamento do operador designado para operar o equipamento em situação de emergência deve situar-se o mais junto possível da estação de embarcação e da estação terrena de embarcação.

Artigo 24.º**Alimentação principal da estação de embarcação e da estação terrena de embarcação**

1 — Nas embarcações que disponham de quadro eléctrico principal e de quadro eléctrico de emergência, a estação de embarcação e a estação terrena de embarcação devem ser alimentadas através de uma instalação fixa e directa, sendo automática a comutação entre as duas alimentações e proibida qualquer derivação para alimentar outros circuitos.

2 — A tensão da rede eléctrica de bordo, que alimenta o equipamento radioeléctrico das embarcações, deve ser mantida dentro de 10 % do seu valor nominal.

3 — Na estação de embarcação e na estação terrena de embarcação instaladas em embarcações com arqueação superior a 100 ou em embarcações de pesca de comprimento entre perpendiculares igual ou superior a 24 m deve existir um voltímetro fixo que indique, a todo o momento, a tensão da rede de bordo.

4 — O voltímetro fixo existente nas estações pode fazer parte integrante de um dos equipamentos.

Artigo 25.º**Fonte de energia de reserva**

1 — A estação de embarcação e a estação terrena de embarcação devem ser alimentadas, em caso de falha na alimentação principal, por uma fonte de energia de reserva que satisfaça os requisitos previstos na Convenção e nos regulamentos nacionais aplicáveis à segurança das embarcações.

2 — As embarcações não abrangidas pela Convenção e pelos regulamentos nacionais aplicáveis à segurança das embarcações devem dispor, no mínimo, de uma fonte de energia de reserva com capacidade para seis horas de funcionamento (em recepção, seis horas, em transmissão à potência máxima, três horas, e na posição de espera, três horas), constituída por uma bateria de acumuladores protegida contra curtos-circuitos e inversões de corrente, cujo sistema de carga seja alimentado através do quadro principal de distribuição de energia eléctrica a bordo.

3 — Nas embarcações a navegar, as baterias de acumuladores devem manter-se carregadas e ser levadas diariamente à plena carga.

Artigo 26.º**Instalação e identificação da fonte de energia de reserva**

1 — As baterias de acumuladores da fonte de energia de reserva, se o tipo de embarcação o permitir, devem ser instaladas na parte superior das embarcações o mais perto possível da estação de embarcação e da estação terrena de embarcação, a um nível não inferior ao do pavimento em que estas se encontrem e devidamente fixadas em caixa forrada com material anticorrosivo adequado pelo menos até à superfície superior dos elementos das baterias.

2 — As caixas das baterias dos acumuladores devem ser providas de abertura na parte superior e de um sistema adequado de ventilação.

3 — Se a embarcação possuir um compartimento exclusivamente reservado a baterias, o mesmo deve ser devidamente ventilado, não podendo nele ser instalada qualquer aparelhagem eléctrica de manobra e de secionamento, quer independente, quer em quadro eléc-

trico, a não ser que a aparelhagem seja blindada à prova de explosão, bem visível, indicando «T. S. F.» ou «Rádio».

Artigo 27.º**Iluminação dos equipamentos**

1 — A estação de embarcação e a estação terrena de embarcação devem ser instaladas em local bem iluminado, através de um sistema fixo de iluminação, que permita a normal operação dos respectivos equipamentos e seja alimentado por uma fonte de energia de reserva, comandado por um interruptor ou por um sistema de comutação, marcados a vermelho.

2 — No local da estação de embarcação e da estação terrena de embarcação deve existir um meio de iluminação portátil em situação de permanente funcionalidade.

Artigo 28.º**Antenas**

1 — As antenas da estação de embarcação e da estação terrena de embarcação devem ser instaladas de modo a não prejudicar as operações de carga e de descarga da embarcação e a garantir o melhor rendimento dos equipamentos a elas ligados.

2 — As embarcações de arqueação igual ou superior a 300 e com antena principal de fio instalada entre mastros devem ser equipadas com um dispositivo anti-ruptura.

3 — Nas embarcações destinadas a transportar combustíveis inflamáveis ou outras cargas perigosas, as antenas de emissão devem ser colocadas de modo a não se sobreponham aos respectivos tanques.

4 — Nos locais de passagem, as antenas de transmissão e as respectivas baixadas devem ter um comprimento suficiente de blindagem, de modo a garantir a segurança das pessoas embarcadas.

5 — As embarcações de arqueação igual ou superior a 300, com estações de ondas hectométricas (MF) ou de ondas decamétricas (HF), devem possuir um dispositivo de comutação de fácil manobra que permita:

- a) Ligar o emissor principal ou outro a qualquer das antenas existentes;
- b) Isolar a baixada das antenas;
- c) Ligar a baixada das antenas à massa da embarcação.

Artigo 29.º**Relógio**

Nas embarcações que efectuem viagens internacionais e nas embarcações em que o funcionamento da estação de embarcação ou da estação terrena de embarcação esteja sujeito a períodos de silêncio, deve existir no local dessas embarcações um relógio, de leitura fácil, a partir da posição normal do operador do equipamento das estações, com um diâmetro mínimo de 12,5 cm, indicando as horas, os minutos e os segundos, em tempo universal coordenado (UTC) e com os respectivos períodos de silêncio marcados a vermelho.

Artigo 30.º**Protecção contra incêndios**

No local da estação de embarcação e da estação terrena de embarcação deve existir um extintor de incên-

dios portátil, de pó químico seco ou equivalente, em condições de normal funcionamento

Artigo 31.º

Identificação da estação de radiocomunicações de embarcação

1 — Compete à DGPNTM consignar à estação de embarcação e à estação terrena de embarcação o respectivo indicativo de chamada.

2 — O indicativo de chamada deve ser afixado no local da estação de embarcação e da estação terrena de embarcação, de forma bem visível da posição de trabalho do operador do equipamento radioeléctrico e junto a cada emissor de radiotelefonia, em local de fácil leitura.

3 — O indicativo de chamada, afixado no local da estação de embarcação e da estação terrena de embarcação, deve ter letras e algarismos de dimensão não inferior a 2 cm de largura por 3 cm de altura.

4 — No local da estação de embarcação e da estação terrena de embarcação deve haver um quadro, de leitura fácil, com o conjunto das identificações consignadas à estação pela DGPNTM, aí se incluindo a identificação da estação de embarcação e da estação terrena de embarcação, os números de chamada selectiva e o código da autoridade responsável pela contabilidade das comunicações efectuadas pelas estações da embarcação.

5 — Sempre que seja modificada qualquer identificação de uma estação, o armador é obrigado a efectuar as correspondentes alterações ao equipamento radioeléctrico da embarcação.

Artigo 32.º

Estado sinalético das estações das embarcações

A DGPNTM, através do Instituto das Comunicações de Portugal (ICP), manterá informada a UIT do estado sinalético de cada estação de radiocomunicações de embarcação.

Artigo 33.º

Entidade responsável pela contabilidade

1 — Por portaria do Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território, serão aprovadas as condições exigíveis às empresas que pretendam obter o estatuto de entidades responsáveis pela contabilidade das estações de radiocomunicações das embarcações e definido o seu processo de inscrição na DGPNTM.

2 — A DGPNTM atribuirá às entidades inscritas os respectivos códigos de identificação.

3 — Os armadores das embarcações cujas estações de radiocomunicação de embarcação estejam habilitadas a comunicar com estações costeiras ou terrenas costeiras estrangeiras são obrigados a celebrar contratos de prestação de serviços com as entidades que detiverem códigos de identificação de autoridades responsáveis pela contabilidade das estações de embarcação.

4 — Os operadores das estações de embarcação só podem utilizar o código de identificação de uma entidade com quem o armador da embarcação tenha celebrado contrato nos termos do número anterior.

Artigo 34.º

Quadro com instruções de emergência

1 — No local da estação de embarcação e da estação terrena de embarcação deve existir um quadro, de fácil leitura para o operador de radiocomunicações, com as instruções sumárias de procedimento e de operação do equipamento em situação de emergência.

2 — Nas embarcações que disponham de equipamentos afectos ao sistema de socorro e de segurança marítima (GMDSS) deve existir um guia para a comunicação em situação de emergência, colocado próximo do local do governo da embarcação.

Artigo 35.º

Experimentação dos equipamentos de socorro

1 — Os equipamentos radioeléctricos destinados a ser utilizados em caso de emergência devem ser experimentados pelos operadores nomeados para operar o equipamento de emergência, utilizando, se possível, uma antena artificial e potência reduzida, com uma periodicidade que respeite as normas de segurança.

2 — As operações previstas no número anterior devem ser escrituradas no livro de registo do serviço de radiocomunicações, quando este existir, por lei.

Artigo 36.º

Diário de serviço de radiocomunicações

1 — As embarcações com estação de embarcação e estação terrena de embarcação devem possuir a bordo o livro de registo diário do serviço de radiocomunicações (diário de serviço de radiocomunicações).

2 — O disposto no presente artigo não se aplica às embarcações registadas na área local e às embarcações de arqueação inferior a 300 registadas na área de navegação costeira nacional.

Artigo 37.º

Qualificação dos operadores

1 — A estação de embarcação e a estação terrena de embarcação só podem ser operadas por pessoas habilitadas e devidamente certificadas de acordo com as normas aprovadas por portaria do Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território.

2 — Nas embarcações que possuam a bordo mais de um operador de radiocomunicações, um deles deve ser nomeado pelo comandante ou mestre da embarcação para operar os equipamentos em situação de emergência, sendo a nomeação registada no diário de serviço de radiocomunicações.

Artigo 38.º

Normas para operar a estação de radiocomunicações de embarcação

1 — A estação de radiocomunicações de embarcação deve ser operada de acordo com:

- a) As disposições do Regulamento das Radiocomunicações;
- b) As instruções do serviço radioeléctrico aprovadas por portaria do Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território;

- c) As normas aplicáveis à utilização do espectro radioelétrico do serviço móvel marítimo por satélite;
- d) As normas destinadas a evitar a transmissão de falsos alarmes de socorro aprovadas por portaria do Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território.

2 — Os comandantes e os mestres das embarcações são responsáveis pelo cumprimento das normas, instruções e outras disposições relativas à operação da estação de radiocomunicações da embarcação a navegar.

3 — Os comandantes e os mestres das embarcações devem tomar as medidas necessárias para que os tripulantes responsáveis pela transmissão de alarmes de socorro sejam devidamente instruídos acerca do modo de operar todo o equipamento da embarcação que possa transmitir mensagens de socorro.

4 — As medidas tomadas ao abrigo do número anterior pelos comandantes ou mestres das embarcações devem ser registadas no diário de serviço de radiocomunicações.

Artigo 39.º

Documentos de serviço

Na estação de radiocomunicações de embarcação, para além da licença de estação da embarcação, do diário de serviço de radiocomunicações e dos certificados de operadores de radiocomunicações devem existir todos os documentos de serviço que constarem da portaria a publicar pelo Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território.

CAPÍTULO V

Licenças de estação de embarcação

Artigo 40.º

Licença de estação de embarcação

1 — A licença de estação de embarcação é o documento comprovativo de que o equipamento radioelétrico da embarcação foi autorizado, instalado e funciona de acordo com os requisitos deste Regulamento e do Regulamento das Radiocomunicações.

2 — A licença de estação de embarcação deve estar disponível na estação de radiocomunicações da embarcação e em condições de ser exibida às autoridades competentes que o solicitem.

3 — A licença de estação de embarcação corresponde ao modelo constante do anexo III deste Regulamento.

4 — Quando seja emitida uma licença de estação referente a um equipamento de radiocomunicações portátil destinado a ser utilizado em mais de uma embarcação, a licença de estação não conterá nome de embarcação nem indicativo de chamada.

Artigo 41.º

Validade da licença de estação de embarcação

1 — A licença de estação de embarcação tem a seguinte validade:

- a) Até um ano, para as embarcações com equipamento radioelétrico obrigatório não abrangidas pela Convenção e pelos regulamentos de segurança nacionais que incluam a certificação

das instalações radioelétricas e pelas alíneas seguintes do n.º 1 deste artigo;

- b) Até três anos, para as embarcações com equipamento radioelétrico obrigatório constituído unicamente por uma instalação de radiocomunicações de ondas métricas (VHF);
- c) Até cinco anos, para as embarcações abrangidas pela Convenção e pelos regulamentos de segurança nacionais que incluam a certificação das instalações radioelétricas, para as embarcações de recreio e para as embarcações com equipamento radioelétrico facultativo;
- d) Por tempo ilimitado, para as embarcações que não possuam qualquer emissor de radiocomunicações fazendo parte do equipamento radioelétrico.

2 — A licença de estação de embarcação legalmente emitida por uma administração estrangeira é válida por um período máximo de 180 dias contados a partir da data do registo provisório da embarcação, devendo ser averbada na licença de estação, pela DGPNTM ou pela autoridade consular, o nome e o indicativo de chamada.

3 — A licença de estação referida no número anterior perde validade quando a embarcação seja vistoriada ou dê entrada num porto nacional.

4 — A requerimento do armador, devidamente fundamentado, nomeadamente para efeitos de conclusão de viagem ou de viagem para porto mais acessível à vistoria, o prazo de validade da licença de estação pode ser prorrogado pela DGPNTM até 150 dias contados a partir do fim de validade da licença.

Artigo 42.º

Substituição provisória da licença de estação de embarcação

A ficha de autorização radioelétrica, com despacho favorável do director-geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos, substitui provisoriamente a licença de estação no que se refere aos equipamentos nela mencionados, pelo tempo previsto nas alíneas seguintes:

- a) Durante 12 meses após a data do despacho, se dos equipamentos autorizados apenas fizerem parte equipamentos de navegação, excluindo os radares;
- b) Durante seis meses a contar da data do despacho, se dos equipamentos autorizados fizer parte qualquer receptor de radiocomunicações, radar, radiotelefone da banda do cidadão ou de VHF;
- c) Durante três meses após a data do despacho, se dos equipamentos autorizados fizer parte qualquer emissor de radiocomunicações não referido na alínea anterior.

Artigo 43.º

Caducidade da licença de estação de embarcação

A licença de estação de embarcação perde validade se se verificar uma das seguintes situações:

- a) Mudança de armador;
- b) Alteração de categoria de correspondência pública;

- c) Alteração do indicativo de chamada ou de qualquer outra identificação consignada à estação de embarcação;
- d) Alteração da marca, do modelo ou do tipo do equipamento radioeléctrico.

CAPÍTULO VI

Vistorias e inspecções

Artigo 44.º

Vistorias e inspecções ao equipamento radioeléctrico

1 — O equipamento radioeléctrico das embarcações é vistoriado após a sua montagem ou quando for necessário revalidar a licença de estação de embarcação.

2 — A pedido dos armadores ou por iniciativa da DGPNTM, também podem ser efectuadas inspecções aos equipamentos radioeléctricos das embarcações.

3 — O inspector que vistoriar ou inspecionar o equipamento radioeléctrico de uma embarcação deve elaborar o respectivo relatório, entregando o original na DGPNTM e uma cópia ao comandante, ao mestre ou ao responsável pela embarcação.

4 — Se o relatório concluir pela aprovação do equipamento radioeléctrico da embarcação, a cópia entregue ao comandante, ao mestre ou ao responsável pela embarcação substituirá a licença de estação, por um período de 90 dias contados a partir daquele em que ocorreu a referida vistoria ou inspecção.

Artigo 45.º

Pedido de vistoria

1 — As vistorias devem ser requeridas pelos armadores em tempo que permita efectuar os trabalhos e antes de expirarem os prazos de validade das licenças de estação.

2 — As vistorias são efectuadas no local, data e hora acordados pelo armador e a DGPNTM.

3 — Os armadores devem colocar as embarcações em condições adequadas à execução normal dos trabalhos.

Artigo 46.º

Condições de vistorias e de inspecção

1 — Os comandantes e os mestres das embarcações não podem impedir os inspectores ou os técnicos credenciados de efectuar vistorias ou inspecções ao equipamento radioeléctrico das embarcações.

2 — As vistorias e as inspecções devem ser efectuadas na presença do operador ou de pessoa habilitada a operar o equipamento radioeléctrico da embarcação.

3 — A não verificação do disposto no número anterior não impedirá a realização da vistoria ou da inspecção, se o inspector ou o técnico credenciado entender que pode efectuá-la em condições de segurança e obtiver acordo do comandante ou do mestre da embarcação.

Artigo 47.º

Inspectores

1 — As vistorias e as inspecções ao equipamento radioeléctrico das embarcações são efectuadas por:

- a) Inspectores da DGPNTM; ou
- b) Técnicos por esta credenciados; ou

- c) Entidades públicas que estabeleçam acordo prévio com a DGPNTM.

2 — Os inspectores e técnicos previstos no número anterior devem exhibir a sua identificação, quando solicitada, às autoridades competentes e aos comandantes, mestres ou responsáveis pelas embarcações.

CAPÍTULO VII

Contra-ordenações

Artigo 48.º

Regime contra-ordenacional

1 — As infracções às normas previstas no presente Regulamento constituem contra-ordenação punível com coima, nos termos dos artigos seguintes.

2 — A negligência e a tentativa são puníveis.

3 — Ao processo por infracção às disposições do presente Regulamento aplica-se o regime geral das contra-ordenações, constante do Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de Outubro, e suas posteriores alterações.

Artigo 49.º

Competência sancionatória

1 — Compete à DGPNTM e aos órgãos do Sistema de Autoridade Marítima (SAM) assegurar o cumprimento do disposto neste diploma, bem como a instrução dos processos de contra-ordenação.

2 — A aplicação das coimas compete ao director-geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos, bem como aos capitães dos portos relativamente às infracções que detectem nas respectivas áreas de jurisdição.

3 — O montante das coimas cobradas em execução do presente Regulamento reverte:

- a) Em 60 % para o Estado;
- b) Em 40 % para as entidades autuantes.

Artigo 50.º

Fiscalização

Os documentos cuja existência a bordo é objecto de fiscalização pelo SAM são os seguintes:

- Licença de estação da embarcação;
- Certificado de operador de radiocomunicações.

Artigo 51.º

Das infracções em geral

A violação do disposto nos artigos 8.º, 13.º, 16.º, n.º 1, 21.º, 22.º, n.ºs 1 e 2, 24.º, n.ºs 1, 2 e 3, 25.º, n.ºs 1 e 3, 26.º, n.ºs 1, 2 e 3, 27.º, n.ºs 1 e 2, 28.º, n.ºs 1, 2 e 5, 29.º, 30.º, 31.º, n.ºs 2, 3 e 4, 34.º, n.ºs 1 e 2, 35.º, n.º 2, 36.º, n.º 1, 38.º, n.º 4, 39.º, 40.º, n.º 2, 41.º, n.ºs 1, 2, 3 e 4, 42.º, 44.º, n.ºs 1 e 4, e 45.º, n.º 1, por armadores, comandantes ou mestres e operadores de radiocomunicações constitui contra-ordenação, punível com coima de 5000\$ a 50 000\$.

Artigo 52.º

Das infracções graves ou muito graves cometidas pelos armadores

1 — Constitui infracção contra-ordenacional grave, punível com coima de 10 000\$ a 100 000\$, aplicável ao armador, a violação das disposições seguintes deste Regulamento: artigos 4.º, 6.º, 17.º, 23.º, 25.º, n.º 2, 28.º, n.ºs 3 e 4, 31.º, n.º 5, 33.º, n.º 3, e 37.º, n.º 1.

2 — Constitui infracção contra-ordenacional muito grave, punível com coima de 25 000\$ a 250 000\$, aplicável ao armador, a violação do disposto no artigo 7.º, n.º 1, deste Regulamento.

Artigo 53.º

Das infracções graves cometidas pelos comandantes ou mestres

Constitui infracção contra-ordenacional grave, punível com coima de 10 000\$ a 100 000\$, aplicável aos comandantes ou mestres das embarcações, a violação das disposições seguintes deste Regulamento: artigos 18.º, n.º 3, 37.º, n.º 2, 38.º, n.º 2, e 46.º, n.º 1.

Artigo 54.º

Das infracções graves ou muito graves cometidas pelos operadores de radiocomunicações

1 — Constitui infracção contra-ordenacional grave, punível com coima de 10 000\$ a 100 000\$, aplicável aos operadores de radiocomunicações, a violação das disposições seguintes deste Regulamento: artigos 7.º, n.º 2, 33.º, n.º 4, 35.º, n.º 1, e 38.º, n.º 1, alíneas a), b) e c).

2 — Constitui infracção contra-ordenacional muito grave, punível com coima de 25 000\$ a 250 000\$, aplicável aos operadores de radiocomunicações, a violação do disposto no artigo 38.º, n.º 1, alínea d), deste Regulamento.

Artigo 55.º

Sanções acessórias

1 — Como sanção acessória, poderá ser apreendido e declarado perdido a favor do Estado, ao abrigo do artigo 21.º, n.º 1, alínea a), do Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de Outubro, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 244/95, de 14 de Setembro, o equipamento radioeléctrico que não tenha sido aprovado nos termos do artigo 8.º e cuja instalação ou colocação a bordo não tenha sido autorizada nos termos do artigo 13.º

2 — No caso de serem cometidas três ou mais infracções graves ou muito graves previstas nos artigos 52.º e 53.º em cada período de cinco anos contados a partir do dia da primeira infracção, a DGPNTM também poderá impor como sanção acessória aos operadores de radiocomunicações, nos termos do artigo 21.º, n.º 1, alínea g), do Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de Outubro, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 244/95, de 14 de Setembro, a suspensão de actividade por um período de 30 dias a 1 ano.

Artigo 56.º

Comunicação das decisões

1 — Os órgãos do SAM devem remeter à DGPNTM cópia das decisões finais proferidas em processo contra-ordenacional por violação deste Regulamento.

2 — A DGPNTM elaborará um registo dos infractores e das coimas que lhes forem aplicadas.

ANEXO I

**CERTIFICADO DE APROVAÇÃO
DE
EQUIPAMENTO**Tipo / Individual ⁽¹⁾

Nº

Nos termos do artigo 12º, do Regulamento do Serviço Radioeléctrico das Embarcações, certifica-se que o equipamento:

marca

tipo

está aprovado para montagem nas embarcações nacionais.

O referido equipamento satisfaz as normas e especificações seguintes:

Nota:

Data : / /

O Director-Geral

(1) Riscar o que não interessa

ANEXO II

A Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos		Ficha de Autorização Radioeléctrica		Folha nº
Embarcação:		Requerente:		
A	Nome:	(Nome e morada):		
P	Nº de registo:			
R	Actividade:			
E	Área:			
N	Comprimento PP:			
C	Arqueação:	(C. Postal)		
H	Telefone:	Fax:		
Nos termos do Regulamento do Serviço Radioeléctrico das Embarcações solicita-se autorização para				
E	M/D ^a	Equipamento ^a	Marca	Modelo
R				Código ^c
P				
L				
E				
O				
U				
T				
E				
N				
T				
E	Observações:			
	Data: Assinatura:			
Autorização^d:				
☐ As montagens/desmontagens acima mencionadas são / não são autorizadas				
☐ As montagens/desmontagens acima mencionadas são autorizadas, excepto para os equipamentos:				
porque				
☐ Foram consignados à estação: Indicativo de Chamada: MMSI: Nº Telex:				
Observações ^e :				
Rubrica do Técnico				
Data do despacho de autorização Assinatura da pessoa autorizada e selo ou carimbo da Direcção-Geral				

Notas

a - Inserir um "M" ou um "D" conforme se trate, respectivamente, duma montagem ou duma desmontagem

b - Indicar a designação do equipamento (radiotelefone, receptor, radar, ...)

c - Para utilização dos Serviços da Direcção-Geral

d - A Ficha de Autorização Radioeléctrica substitui a Licença de Estação da Embarcação nos termos do artigo 42º do Regulamento

e - Podem ser adicionadas folhas com observações e condições adicionais a autorização concedida. Tais folhas devem ser numeradas, assinadas e carimbadas

Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos	Ficha de Autorização Radioelétrica	Folha nº:
Embarcação: Nome: Nº de registo:		

Autorização (folha de continuação):	
<u>Observações:</u>	
Rubrica do Técnico	(Assinatura da pessoa autorizada e selo ou carimbo da Direcção-Geral)
Data do despacho de autorização	

LICENÇA DE ESTAÇÃO DE EMBARCAÇÃO

SHIP STATION LICENCE
LICENCE DE STATION DE NAVIRE
LICENCIA DE ESTACION DE BARCO

No.....

VÁLIDA ATÉ :
VALIDITY

A presente licença é passada para instalação e utilização dos equipamentos abaixo indicados, de acordo com o Regulamento do Serviço Radioelétrico das Embarcações e com o Regulamento das Radiocomunicações previsto no artigo 4º da Constituição da União Internacional das Telecomunicações e a estação de navio terá de ser explorada por operadores devidamente certificados e qualificados nos termos da regulamentação em vigor.

NOME DA EMBARCAÇÃO:		MMSI :	
INDICATIVO DE CHAMADA:		SSFC :	
ARMADOR:		INMARSAT:	
ÁREAS DE NAVEGAÇÃO:		CIAC :	

EQUIPAMENTO	TIPO	POTÊNCIA: (W)	CLASSES EMIÇÃO	FREQUÊNCIAS
TRANSMISORES				
OUTROS EQUIPAMENTOS				

Local e data

Q Director : Geral

Decreto-Lei n.º 191/98

de 10 de Julho

O regime jurídico aplicável aos meios de salvação encontra-se estabelecido no Regulamento dos Meios de Salvação a Bordo dos Navios de Comércio, de Pesca e de Recreio, aprovado pelo Decreto n.º 41 655, de 29 de Maio de 1958.

Em face dos avanços tecnológicos verificados, este diploma encontra-se desatualizado, não correspondendo já às exigências impostas em matéria de segurança das embarcações.

O diploma que agora se publica representa um inegável progresso, pois, para além de permitir a simplificação de procedimentos, racionalizando o sistema de vistorias e de certificação dos meios de salvação, dá também acolhimento, simultaneamente, a princípios e a regras consagrados na Convenção para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974, a que Portugal se encontra vinculado.

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 e âmbito

1 — O presente diploma estabelece as especificações técnicas, as condições de aprovação, de certificação e de marcação, os requisitos de manutenção a bordo e as vistorias aos meios de salvação das embarcações que arvoreem bandeira portuguesa.

ANEXO III

LICENÇA DE ESTAÇÃO DE EMBARCAÇÃO

SHIP STATION LICENCE
LICENCE DE STATION DE NAVIRE
LICENCIA DE ESTACION DE BARCO

N°.....

VÁLIDA ATÉ :
VALIDITY

A presente licença é passada para instalação e utilização dos equipamentos abaixo indicados, de acordo com o Regulamento do Serviço Radioelétrico das Embarcações e com o Regulamento das Radiocomunicações previsto no artigo 4º da Constituição da União Internacional das Telecomunicações e a estação de navio terá de ser explorada por operadores devidamente certificados e qualificados nos termos da regulamentação em vigor.

NOME DA EMBARCAÇÃO:		MMSI :	
INDICATIVO DE CHAMADA:		SSFC :	
ARMADOR:		INMARSAT:	
ÁREAS DE NAVEGAÇÃO:		CIAC :	
EQUIPAMENTO	TIPO	POTENCIA (W)	CLASSES EMIÇÃO
TRANSMISORES			
OUTROS EQUIPAMENTOS			

local e data

○ Director - Gerald

2 — É aprovado o Regulamento dos Meios de Salvação, que vem publicado em anexo ao presente diploma, do qual faz parte integrante.

Artigo 2.º

Definições

1 — Para efeitos do presente diploma, entende-se por:

- a) Regulamento — o Regulamento dos Meios de Salvação, constante do anexo n.º 1 a este diploma;
- b) Convenção — a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974;
- c) Meios de salvação — os equipamentos individuais, colectivos e de alerta colocados a bordo dos navios para utilização em caso de sinistro;
- d) Arqueação — a arqueação bruta de uma embarcação, em conformidade com o Decreto-Lei n.º 245/94, de 26 de Setembro;
- e) Embarcação ou navio — o engenho aquático utilizado ou susceptível de ser utilizado na água como meio de transporte e com outra finalidade, aqui se incluindo, nomeadamente, as plataformas flutuantes e os pontões;
- f) Embarcação nova — aquela cujo assentamento da quilha ou estado de construção equivalente é posterior à data da entrada em vigor deste diploma;
- g) Embarcação existente — a que não pode classificar-se como nova;
- h) Embarcação de passageiros — a embarcação destinada a transportar mais de 12 passageiros, tal como estes são definidos na Convenção;
- i) Embarcação de sobrevivência — a embarcação destinada a acolher pessoas em perigo, desde o momento em que abandonem o navio;
- j) Embarcação de socorro — a embarcação destinada a salvar pessoas em perigo no mar e capaz de reunir as embarcações de sobrevivência;
- k) Lotação máxima — o número máximo de pessoas que podem embarcar, de acordo com as condições estruturais, de estabilidade e de habitabilidade do navio;
- l) Aprovação individual — aquela que se destina a verificar a conformidade de um protótipo de determinada marca e modelo com as especificações técnicas que lhe são aplicáveis, sendo essa verificação válida apenas para a unidade verificada;
- m) Aprovação tipo — aquela que se destina a verificar a conformidade de um protótipo de determinada marca e modelo com as especificações técnicas que lhe são aplicáveis, sendo essa verificação válida para todos os equipamentos idênticos construídos;
- n) Jangada SOLAS — uma embarcação de sobrevivência que satisfaz os requisitos dos capítulos 19, 20 ou 21 do Regulamento;
- o) Comprimento — o comprimento igual a 96 % do comprimento total, medido sobre uma linha de água situada a uma altura acima da quilha, e a 85 % do pontal mínimo de construção, medido a partir da face superior da quilha, ou o comprimento medido da face de vante da roda

de proa até ao eixo da madre do leme, naquela linha de água, se este comprimento for maior, devendo, nos navios projectados com diferença de imersão, a linha de água na qual é medido este comprimento ser paralela à linha de água carregada do projecto;

- p) Libertação automática — o processo automático de colocação de uma embarcação de sobrevivência na água, em resultado do afundamento do navio;
- q) Colocação na água por queda livre — o processo de colocação na água de uma embarcação de sobrevivência, com o equipamento e as pessoas embarcadas, em resultado do accionamento de um mecanismo sem meios retardadores de descida;
- r) Dispositivo ou meio de colocação na água — o sistema que permite transferir a embarcação de sobrevivência ou de socorro da posição em que se encontra a bordo para a posição de colocada na água, a flutuar e em segurança;
- s) Fato de imersão — o fato protector que reduz a perda de calor do corpo de um sobrevivente imerso em água fria;
- t) Ajuda térmica — o saco ou fato de material impermeável e de baixa condutibilidade térmica.

2 — Para os efeitos previstos no presente diploma, são ainda susceptíveis da aplicação outras definições constantes da Convenção.

Artigo 3.º

Meios de salvação das embarcações que arvoreм bandeira portuguesa

As embarcações que arvoreм bandeira portuguesa devem possuir a bordo os meios de salvação previstos:

- a) Na Convenção, relativamente às embarcações por ela abrangidas;
- b) No Regulamento, para as restantes embarcações.

Artigo 4.º

Competência para aprovar os meios de salvação

1 — Os meios de salvação a utilizar pelas embarcações que arvoreм bandeira portuguesa carecem de ser aprovados nos termos do presente diploma.

2 — Compete à Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos, adiante designada por DGPNTM, aprovar os meios de salvação a utilizar pelas embarcações que arvoreм bandeira portuguesa.

3 — A aprovação dos meios de salvação é efectuada a pedido dos interessados, devendo o requerimento ser acompanhado de documentação respeitante às características técnicas dos equipamentos, das inscrições ou dos lembretes a fixar nos mesmos e das instruções de operação em português.

Artigo 5.º

Aprovação dos meios de salvação

1 — A aprovação dos meios de salvação destina-se a apreciar as características dos equipamentos, mediante ensaios laboratoriais ou outros meios experimentais, por

forma a apurar se aqueles satisfazem as especificações técnicas que lhes são aplicáveis.

2 — No processo de aprovação serão tidos em conta:

- a) As normas publicadas pelo Instituto Português da Qualidade (IPQ);
- b) As especificações técnicas adoptadas em resoluções da Organização Marítima Internacional (IMO);
- c) As especificações técnicas da Organização Internacional de Normalização (ISO);
- d) Os requisitos dos meios de salvação que constam da parte II do Regulamento;
- e) As especificações técnicas publicadas pela DGPNTM.

3 — No processo de aprovação dos meios de salvação são também admitidos os resultados de ensaios laboratoriais efectuados por entidades competentes de outros Estados, desde que os padrões de aprovação utilizados sejam equivalentes aos previstos na legislação nacional.

4 — A DGPNTM publicará, por aviso, na 3.ª série do *Diário da República* as referências às normas aplicáveis e às especificações técnicas a ter em conta na aprovação dos meios de salvação.

Artigo 6.º

Certificados de aprovação

1 — Compete à DGPNTM emitir os certificados de aprovação tipo e individual dos meios de salvação, cujo modelo consta do anexo n.º 2 a este diploma, do qual faz parte integrante.

2 — O certificado de aprovação deve fazer menção das normas e especificações aplicáveis aos meios de salvação aprovados, do tipo de embarcação e da área de navegação onde a embarcação pode ser utilizada.

Artigo 7.º

Validade dos certificados de aprovação tipo

1 — Os certificados de aprovação tipo são válidos por cinco anos contados a partir da data de emissão.

2 — Os certificados perdem a validade se os materiais ou os equipamentos a que respeitem deixarem de corresponder aos protótipos aprovados.

3 — Compete à DGPNTM declarar a perda de validade dos certificados, decisão que será de imediato comunicada aos interessados.

Artigo 8.º

Meios de salvação dispensados de aprovação

1 — Ficam dispensados de aprovação os meios de salvação aprovados e certificados ao abrigo de acordos a que o Estado Português se ache vinculado ou de legislação em vigor nos Estados membros da Comunidade Europeia.

2 — Os meios de salvação de embarcações que arvo-rem pavilhão estrangeiro e se destinem a ser registadas em território nacional não carecem de aprovação, ficando, no entanto, sujeitos a uma vistoria a efectuar pela DGPNTM.

3 — As dispensas de aprovação devem ser solicitadas à DGPNTM pelos armadores ou pelos seus representantes legais, devendo o pedido ser acompanhado dos elementos relativos às características técnicas dos equipamentos e dos respectivos certificados de aprovação.

4 — A vistoria referida no n.º 2 destina-se a comprovar se os meios de salvação instalados possuem requisitos técnicos equivalentes aos previstos no presente diploma.

Artigo 9.º

Plano de segurança

1 — As embarcações de passageiros e as de comprimento superior a 24 m devem possuir a bordo um plano de segurança, aprovado pela DGPNTM, contendo a localização dos meios de salvação, a indicação das saídas conducentes às embarcações de sobrevivência e a sinalização indicadora dos respectivos percursos.

2 — O plano de segurança deve ser afixado a bordo, em local ou locais acessíveis e de fácil consulta pelos tripulantes e passageiros.

Artigo 10.º

Marcações nos meios de salvação

1 — Os meios de salvação aprovados pela DGPNTM ao abrigo do presente diploma, incluindo os sinais visuais de socorro, devem possuir etiquetas, em material resistente e durável, indicando a marca, o tipo, o nome do fabricante e o número de aprovação atribuído.

2 — A colocação das etiquetas referidas no número anterior é da responsabilidade da entidade que requerer a aprovação dos meios de salvação.

3 — As embarcações de sobrevivência, as embarcações de socorro e os meios de salvação individuais devem possuir a inscrição do nome do navio e do respectivo porto de registo.

4 — Os meios de salvação que contenham materiais perecíveis devem possuir marcação indicativa do período de validade desses materiais, de acordo com o que for indicado pelos respectivos fabricantes.

Artigo 11.º

Acondicionamento de meios de salvação em locais fechados

Sempre que os meios de salvação sejam acondicionados em armários ou em locais protegidos, é obrigatório:

- a) Um fácil acesso aos meios de salvação, não sendo admissível a utilização de fechaduras;
- b) A existência de sinalização bem visível, indicando os meios de salvação acondicionados.

Artigo 12.º

Manutenção e inspecções periódicas

1 — Os navios dotados de embarcações salva-vidas ou de socorro devem possuir a bordo instruções claras e precisas sobre manutenção, apropriadamente ilustradas e contendo, relativamente a cada equipamento:

- a) Lista das operações de inspecção a efectuar;
- b) Instruções sobre manutenção e reparação;

- c) Programa de manutenção periódica;
- d) Diagramas dos pontos de lubrificação e indicação dos lubrificantes recomendados;
- e) Lista dos elementos sujeitos a substituição;
- f) Registo de dados relativos à manutenção e às inspecções.

2 — Os cabos dos dispositivos utilizados para colocar na água as embarcações de sobrevivência ou de socorro devem ser invertidos, em períodos que não excedam 30 meses, e renovados, em períodos de tempo não superiores a 5 anos.

3 — Os tripulantes das embarcações devem efectuar, semanalmente, os ensaios e as inspecções seguintes:

- a) Colocação em funcionamento dos motores das embarcações salva-vidas e de socorro, pelo menos durante três minutos, em marcha a vante e a ré;
- b) Inspecção visual, destinada a confirmar a prontidão para uso, a todas as embarcações de sobrevivência e de socorro e aos dispositivos de lançamento à água.

4 — Os tripulantes das embarcações devem efectuar, mensalmente, as inspecções aos equipamentos dos meios de salvação, incluindo o equipamento das embarcações salva-vidas, observando as operações previstas na alínea a) do n.º 1 deste artigo.

5 — As jangadas pneumáticas e os dispositivos hidrostáticos de libertação automática devem ser revistos com a periodicidade prevista no Decreto-Lei n.º 103/95, de 19 de Maio.

Artigo 13.º

Meios de salvação em situações especiais

1 — Os meios de salvação das embarcações autorizadas a efectuar viagens que ultrapassem as respectivas áreas de navegação, ou das embarcações existentes que não possuam relatório de inspecção aos meios de salvação, serão fixados pela DGPNTM, a pedido dos interessados.

2 — A DGPNTM poderá autorizar a instalação de equipamentos alternativos nas embarcações que não disponham de espaço suficiente para instalar as embarcações de sobrevivência e de socorro previstas no Regulamento.

Artigo 14.º

Vistorias aos meios de salvação

1 — As vistorias aos meios de salvação destinam-se a verificar a sua conformidade com os meios fixados, as condições de montagem e de manutenção, bem como a sua aprovação.

2 — As vistorias referidas no número anterior devem ser efectuadas conjuntamente com as vistorias respeitantes à construção, à modificação, ao registo sob pavilhão nacional ou à renovação do certificado de navegabilidade das embarcações.

3 — Os meios de salvação e a indicação do número de pessoas para que são suficientes devem constar dos certificados de navegabilidade, não podendo esse número exceder a lotação máxima da embarcação

Artigo 15.º

Aprovação de taxas

Pelos serviços prestados relativos às vistorias e à aprovação dos meios de salvação são devidas taxas, cujo montante será fixado por portaria do Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território.

Artigo 16.º

Competência sancionatória

1 — Compete à DGPNTM e aos órgãos do Sistema de Autoridade Marítima assegurar o cumprimento do disposto neste diploma, bem como a instrução dos processos de contra-ordenação.

2 — A aplicação das coimas compete ao director-geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos, bem como aos capitães dos portos relativamente às infracções que detectem nas respectivas áreas de jurisdição.

3 — O montante das coimas aplicadas em execução do presente diploma reverte:

- a) Em 60 % para o Estado;
- b) Em 40 % para a entidade autuante.

Artigo 17.º

Contra-ordenações

1 — Constitui contra-ordenação, punível com coima, qualquer infracção ao disposto no presente diploma e como tal tipificada nos artigos seguintes.

2 — A negligência e a tentativa são sempre puníveis.

3 — Às contra-ordenações previstas no presente diploma é aplicável o regime geral das contra-ordenações.

Artigo 18.º

Embarcações que não possuam a bordo embarcações de sobrevivência ou de socorro

Será aplicada coima de montante mínimo de 100 000\$ e máximo de 700 000\$ aos comandantes ou mestres que efectuem viagens com embarcações que não possuam a bordo embarcações de sobrevivência ou de socorro, violando o disposto no artigo 3.º deste diploma.

Artigo 19.º

Embarcações que não possuam a bordo outros meios de salvação

Será aplicada coima de montante mínimo de 50 000\$ e máximo de 500 000\$ aos comandantes e mestres das embarcações que efectuem viagens com embarcações que não possuam bóias de salvação, coletes de salvação, sinais visuais de socorro e restantes meios de salvação, violando o disposto no artigo 3.º deste diploma.

Artigo 20.º

Outras infracções

Será aplicada coima de montante mínimo de 25 000\$ e máximo de 250 000\$ aos comandantes e mestres das embarcações que efectuem viagens:

- a) Utilizando meios de salvação não aprovados, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 4.º;

- b) Sem o plano de segurança, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 9.º;
- c) Com meios de salvação que não tenham as devidas marcações, em violação do disposto no n.º 3 do artigo 10.º;
- d) Com meios de salvação indevidamente acondicionados, violando o disposto no artigo 11.º;
- e) Sempre que não existam a bordo as instruções de manutenção, violando o disposto no n.º 1 do artigo 12.º;
- f) Com jangadas pneumáticas ou dispositivos hidrostáticos de libertação automática não inspecionados, violando o disposto no n.º 5 do artigo 12.º

Artigo 21.º

Disposições transitórias

1 — Os relatórios de inspecção aos meios de salvação das embarcações elaborados ao abrigo da legislação anterior serão válidos até à renovação dos certificados de navegabilidade das embarcações.

2 — Os elementos constantes dos relatórios de inspecção aos meios de salvação, assim como as alterações a que estes sejam sujeitos, devem ser transpostos para os novos certificados de navegabilidade.

3 — As disposições constantes da parte I do Regulamento só serão aplicadas às embarcações já existentes depois de decorridos dois anos contados da data da entrada em vigor do presente diploma.

4 — Caso seja requerida a renovação do certificado de navegabilidade das embarcações referidas no número anterior, só lhes será aplicável o disposto na parte I do Regulamento a partir da segunda renovação do certificado.

Artigo 22.º

Norma revogatória

São revogados por este diploma o Decreto n.º 41 655, de 29 de Maio de 1958, a Portaria n.º 17 453, de 9 de Dezembro de 1959, e ainda a alínea h) do n.º 1 do artigo 121.º e o artigo 134.º do Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de Julho.

Artigo 23.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor 30 dias após a data da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 26 de Fevereiro de 1998. — *António Manuel de Oliveira Guterres — João Carlos da Costa Ferreira da Silva — João Cardona Gomes Cravinho.*

Promulgado em 8 de Maio de 1998.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 14 de Maio de 1998.

O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres.*

ANEXO N.º 1

Regulamento dos Meios de Salvação

PARTE I

Meios de salvação para as embarcações

CAPÍTULO 1

Embarcações de comércio

SUBCAPÍTULO 1

Navios de carga registados no longo curso, na cabotagem ou na costeira internacional não abrangidos pela Convenção

Artigo 1.º

Embarcações de sobrevivência

1 — Os navios de carga devem ter:

- a) Uma ou mais embarcações salva-vidas com capacidade para acomodar a cada bordo do navio o número total das pessoas embarcadas, satisfazendo os requisitos previstos nos capítulos 15 e 16;
- b) Adicionalmente, uma ou mais jangadas SOLAS que possam ser colocadas na água por qualquer dos bordos do navio, com capacidade para acomodar o número total das pessoas embarcadas e, no caso de não se poder transferir prontamente a jangada ou jangadas pneumáticas, para colocação na água a qualquer dos bordos, a capacidade, a cada bordo, deve ser suficiente para acomodar o número total das pessoas embarcadas.

2 — Em alternativa ao disposto no número anterior, os navios de carga podem ter:

- a) Uma ou mais embarcações salva-vidas que satisfaçam os requisitos previstos no capítulo 16 e possam ser colocadas na água por queda livre pela popa do navio e com capacidade para acomodar o número total das pessoas embarcadas; e
- b) Adicionalmente, uma ou mais jangadas SOLAS, a cada bordo do navio, com capacidade para acomodar o número total das pessoas embarcadas.

3 — Os navios de carga com menos de 85 m de comprimento, com excepção dos navios-tanques, químicos ou de transporte de gás, podem ter a cada bordo, em alternativa ao exigido nos n.ºs 1 ou 2, uma ou mais jangadas SOLAS com capacidade para acomodar a cada bordo o número total das pessoas embarcadas.

4 — Os navios-tanques, químicos ou de transporte de gás que produzam vapores ou gases tóxicos devem possuir embarcações salva-vidas que satisfaçam os requisitos previstos no capítulo 17.

5 — Os navios-tanques, químicos e de transporte de gás que transportem cargas cujo ponto de inflamação se dê a uma temperatura que não exceda 60º devem possuir embarcações salva-vidas que satisfaçam os requisitos previstos no capítulo 18.

Artigo 2.º**Libertadores automáticos das jangadas**

Nos navios de carga, as jangadas pneumáticas devem estar colocadas a bordo com os cabos de disparo permanentemente fixos ao navio através de um sistema de libertação automático que satisfaça o disposto no artigo 115.º, de modo que as jangadas flutuem livremente e, se forem pneumáticas, se insuflam automaticamente quando o navio esteja a afundar-se.

Artigo 3.º**Embarcações de socorro**

Os navios de carga devem possuir, no mínimo, uma embarcação de socorro que satisfaça os requisitos do capítulo 24, podendo uma embarcação salva-vidas substituir a embarcação de socorro, desde que satisfaça os requisitos desta última.

Artigo 4.º**Meios de salvação individuais**

1 — Os navios de carga devem possuir bóias de salvação:

- a) Com retenida de 30 m, num mínimo para dois, uma a cada bordo;
- b) Com sinal luminoso para metade do número total de bóias, devendo duas destas bóias possuir também sinal fumígeno, e a possibilidade do lançamento à água accionado da ponte do navio, no caso de navios com mais de 24 m.

2 — O número total de bóias não deve ser inferior a oito nos navios com comprimento igual ou superior a 24 m, e a quatro, nos restantes.

3 — Os navios de carga devem possuir coletes de salvação para adulto em número igual ao das pessoas embarcadas e mais dois.

4 — Nos navios de carga devem existir três fatos de imersão hipotérmicos.

5 — Nos navios de carga devem existir a bordo ajudas térmicas para 100 % das pessoas embarcadas.

Artigo 5.º**Sinais visuais de socorro**

Os navios de carga devem possuir 12 sinais de pára-quedas.

Artigo 6.º**Aparelho lança-cabos**

Os navios de carga devem possuir um aparelho lança-cabos que satisfaça os requisitos previstos no artigo 152.º

SUBCAPÍTULO 2**Navios de passageiros registados na costeira nacional ou no tráfego local efectuando viagens interilhas de cada Região Autónoma****Artigo 7.º****Embarcações de sobrevivência**

1 — Os navios de passageiros referidos neste subcapítulo devem possuir embarcações salva-vidas que satis-

façam os requisitos previstos nos capítulos 14, 15 e 16, distribuídas de modo uniforme a cada bordo do navio e com capacidade suficiente para acomodar pelo menos 30 % do número total das pessoas embarcadas, e jangadas SOLAS, com pacote de emergência A ou B e com a capacidade necessária para que, adicionadas à capacidade das embarcações salva-vidas, possam, em conjunto, acomodar o número total de pessoas embarcadas, devendo as jangadas dispor de dispositivos de colocação na água distribuídos igualmente por cada bordo, no caso de navios novos.

2 — Adicionalmente ao exigido no número anterior, os navios de passageiros devem possuir jangadas SOLAS, com pacote de emergência A ou B e com capacidade suficiente para acomodar pelo menos 25 % do número total de pessoas embarcadas, e, tratando-se de navios novos, devem estas jangadas ser servidas pelo menos por dois dispositivos de colocação na água, um a cada bordo.

3 — Em alternativa ao exigido nos números anteriores, os navios de passageiros com arqueação bruta inferior a 500 ou cujo número de pessoas embarcadas seja inferior a 200 pessoas deverão observar os seguintes requisitos:

- a) Tratando-se de navios novos, devem os mesmos possuir jangadas SOLAS, com pacote de emergência A ou B e com capacidade suficiente para acomodar 110 % do número total das pessoas embarcadas;
- b) No caso de navios existentes, devem os mesmos possuir jangadas SOLAS, com pacote de emergência A ou B e com capacidade suficiente para acomodar 100 % do número total das pessoas embarcadas.

Artigo 8.º**Libertadores automáticos das jangadas**

Nos navios de passageiros, as jangadas devem estar colocadas a bordo com os cabos de disparo permanentemente fixos ao navio através de um sistema de libertação automática que satisfaça o disposto no artigo 115.º, de modo que as jangadas flutuem livremente e, se forem pneumáticas, se insuflam automaticamente quando o navio esteja a afundar-se.

Artigo 9.º**Embarcações de socorro**

1 — Os navios de passageiros com arqueação bruta igual ou superior a 500 devem possuir, no mínimo, duas embarcações de socorro, uma a cada bordo do navio, que satisfaçam os requisitos previstos no capítulo 24.

2 — Os navios de passageiros com arqueação bruta inferior a 500 devem possuir, no mínimo, uma embarcação de socorro que satisfaça os requisitos previstos no capítulo 24.

3 — Os navios de passageiros com comprimento inferior a 24 m são dispensados de embarcação de socorro caso satisfaçam os seguintes requisitos:

- a) Possuam equipamentos que permitam a recuperação de uma pessoa que tenha caído à água;
- b) Permitam que a operação de recuperação da pessoa possa ser observada da ponte de comando;

- c) Possuam capacidade de manobra suficiente que permita aproximarem-se da pessoa e recuperá-la nas piores condições de mar.

4 — A embarcação de socorro pode ser substituída por uma embarcação salva-vidas, desde que esta satisfaça os requisitos exigidos para a embarcação de socorro.

Artigo 10.º

Meios de salvação individuais

1 — Os navios de passageiros devem possuir bóias de salvação de acordo com a tabela seguinte:

Comprimento	Bóias com sinal luminoso	Bóias com retenida de 30 m
Até 15 m	1	1
De 15 m a 30 m	2	2
De 30 m a 50 m	3	3
50 m ou mais	4	4

2 — Os navios de passageiros devem possuir coletes de salvação para adulto para 100 % das pessoas embarcadas e coletes de salvação para criança para 10 % das pessoas embarcadas.

3 — Nas embarcações novas, os coletes devem possuir sinal luminoso.

Artigo 11.º

Sinais visuais de socorro

Os navios de passageiros devem possuir seis sinais de pára-quedas e seis facho de mão.

Artigo 12.º

Aparelho lança-cabos

Os navios de passageiros com comprimento igual ou superior a 24 m devem possuir um aparelho lança-cabos que satisfaça os requisitos previstos no artigo 152.º

SUBCAPÍTULO 3

Navios de carga registados na costeira nacional ou no tráfego local efectuando viagens interilhas de cada Região Autónoma

Artigo 13.º

Embarcações de sobrevivência

1 — Os navios de carga referidos neste subcapítulo 3 devem ter uma ou mais embarcações salva-vidas com capacidade para acomodar a cada bordo do navio o número total das pessoas embarcadas e que satisfaçam os requisitos previstos nos capítulos 14, 15 e 16.

2 — Adicionalmente ao exigido no número anterior, os navios de carga devem ter uma ou mais jangadas SOLAS, com pacote de emergência A ou B, que possam ser colocadas na água por qualquer dos bordos do navio e com capacidade para acomodar o número total das pessoas embarcadas.

3 — Em alternativa ao exigido nos números anteriores, os navios de carga deverão ter uma ou mais embarcações salva-vidas que possam ser colocadas na água por queda livre pela popa do navio, com capacidade para acomodar o número total das pessoas embarcadas e que satisfaçam os requisitos previstos no capítulo 16

e, adicionalmente, uma ou mais jangadas SOLAS, com pacote de emergência A ou B, com capacidade para acomodar o número total das pessoas embarcadas.

4 — Os navios de carga com menos de 85 m de comprimento, excluindo os navios-tanques, químicos ou de transporte de gás, podem ter a cada bordo, em alternativa ao exigido nos n.ºs 1 e 2 deste artigo, uma ou mais jangadas SOLAS, com pacote de emergência A ou B, com capacidade para acomodar a cada bordo o número total das pessoas embarcadas.

5 — Os navios-tanques químicos e de transporte de gás que produzem vapores ou gases tóxicos devem possuir embarcações salva-vidas que cumpram os requisitos previstos no capítulo 17.

6 — Os navios-tanques, químicos ou de gás devem possuir embarcações salva-vidas que satisfaçam os requisitos previstos no capítulo 18 quando transportem cargas cujo ponto de inflamação se dê a uma temperatura que não exceda 60º.

Artigo 14.º

Libertadores automáticos das jangadas

Nos navios de carga, as jangadas devem estar colocadas a bordo com os cabos de disparo permanentemente fixos ao navio através de um sistema de libertação automática que satisfaça o disposto no artigo 115.º, de modo que as jangadas flutuem livremente e, se forem pneumáticas, se insuflam automaticamente quando o navio esteja a afundar-se.

Artigo 15.º

Embarcações de socorro

1 — Os navios de carga devem possuir, no mínimo, uma embarcação de socorro que satisfaça os requisitos previstos no capítulo 24.

2 — Os navios de carga com comprimento inferior a 24 m ficam dispensados de embarcação de socorro desde que satisfaçam os seguintes requisitos:

- Tenham equipamento que possibilite a recuperação de uma pessoa caída à água;
- Permitam que a operação de recuperação da pessoa possa ser observada da ponte de comando;
- Possuam capacidade de manobra suficiente que permita aproximarem-se da pessoa e recuperá-la nas piores condições de mar.

3 — A embarcação de socorro pode ser substituída por uma embarcação salva-vidas, desde que esta satisfaça os requisitos exigidos para a embarcação de socorro.

Artigo 16.º

Meios de salvação individuais

1 — Os navios de carga devem possuir bóias de salvação de acordo com a tabela seguinte:

Comprimento	Bóias com sinal luminoso	Bóias com retenida de 30 m
Até 15 m	1	1
De 15 m a 30 m	2	2
De 30 m a 50 m	3	3
50 m ou mais	4	4

2 — Os navios de carga devem possuir coletes de salvação para adulto para 100 % das pessoas embarcadas.

Artigo 17.º

Sinais visuais de socorro

Os navios de carga devem possuir três sinais de pára-quedas e três fachos de mão.

Artigo 18.º

Aparelho lança-cabos

Os navios de carga com comprimento igual ou superior a 24 m devem possuir um aparelho lança-cabos que satisfaça os requisitos previstos no artigo 152.º

SUBCAPÍTULO 4

Navios de passageiros registados no tráfego local

Artigo 19.º

Embarcações de sobrevivência

1 — Os navios de passageiros referidos neste subcapítulo 4 devem possuir jangadas pneumáticas de modelo simplificado, com equipamento mínimo ou abertas reversíveis, para todas as pessoas embarcadas.

2 — Nos navios de passageiros que só operam dentro das barras dos portos, as jangadas referidas no número anterior podem ser substituídas por balsas rígidas para todas as pessoas embarcadas, mas, no caso de navios existentes, a capacidade pode ser reduzida a 40 % das pessoas embarcadas.

Artigo 20.º

Meios de salvação individuais

1 — Os navios de passageiros devem possuir bóias de salvação de acordo com a tabela seguinte:

Comprimento	Bóias com sinal luminoso	Bóias com retenida de 30 m
Até 15 m	1	1
De 15 m a 30 m	2	2
De 30 m a 50 m	3	3
Mais de 50 m	4	4

2 — Os navios de passageiros devem possuir coletes de salvação para adulto para 100 % das pessoas embarcadas e coletes de salvação para criança para 10 % das pessoas embarcadas.

Artigo 21.º

Sinais visuais de socorro

Os navios de passageiros devem possuir dois fachos de mão e ainda dois sinais de pára-quedas, se navegarem fora das barras dos portos.

SUBCAPÍTULO 5

Navios de carga registados no tráfego local

Artigo 22.º

Embarcações de sobrevivência

1 — Os navios de carga abrangidos por este subcapítulo 5 devem possuir jangadas pneumáticas, que

podem ser de modelo simplificado com equipamento mínimo ou abertas reversíveis, para todas as pessoas embarcadas.

2 — Nos navios que só operam dentro das barras dos portos, as jangadas referidas no número anterior podem ser substituídas por balsas rígidas para todas as pessoas embarcadas.

Artigo 23.º

Meios de salvação individuais

1 — Os navios de carga devem possuir duas bóias de salvação, sendo uma com sinal luminoso e outra com retenida de 30 m.

2 — Os navios de carga devem possuir coletes de salvação para adulto para 100 % das pessoas embarcadas.

Artigo 24.º

Sinais visuais de socorro

Os navios de carga devem possuir dois fachos de mão e, se navegarem fora das barras dos portos, dois sinais de pára-quedas.

CAPÍTULO 2

Rebocadores

SUBCAPÍTULO 1

Rebocadores registados no alto com arqueação bruta inferior a 500

Artigo 25.º

Embarcações de sobrevivência

Os rebocadores do alto abrangidos por este subcapítulo 1 devem possuir jangadas SOLAS com capacidade para acomodar, a cada bordo, o número total das pessoas embarcadas.

Artigo 26.º

Libertadores automáticos das jangadas

Nos rebocadores do alto, as jangadas devem estar colocadas a bordo com os cabos de disparo permanentemente fixos ao navio através de um sistema de libertação automático que satisfaça os requisitos previstos no artigo 115.º, de modo que as jangadas flutuem livremente e, se forem pneumáticas, se insuflam automaticamente quando o navio esteja a afundar-se.

Artigo 27.º

Embarcações de socorro

Os rebocadores do alto devem possuir pelo menos uma embarcação de socorro que satisfaça os requisitos previstos no capítulo 24.

Artigo 28.º

Meios de salvação individuais

1 — Os rebocadores do alto devem possuir duas bóias de salvação com sinal luminoso (uma a cada bordo) e duas bóias com retenida de 30 m (uma a cada bordo).

2 — Os rebocadores do alto devem possuir coletes de salvação para 100 % das pessoas embarcadas.

3 — Nos rebocadores do alto devem existir três fatos de imersão hipotérmicos.

4 — Nos rebocadores devem existir ajudas térmicas para 100 % das pessoas embarcadas.

Artigo 29.º

Sinais visuais de socorro

Os rebocadores do alto devem possuir nove sinais de pára-quedas e três fachos de mão.

Artigo 30.º

Aparelho lança-cabos

Os rebocadores do alto devem possuir um aparelho lança-cabos que satisfaça os requisitos previstos no artigo 152.º

SUBCAPÍTULO 2

Rebocadores registados na área de navegação costeira

Artigo 31.º

Embarcações de sobrevivência

1 — Os rebocadores costeiros de comprimento igual ou superior a 24 m devem ter, a cada bordo do navio, uma ou mais jangadas SOLAS com capacidade para acomodar o número total das pessoas embarcadas.

2 — Os rebocadores costeiros com comprimento inferior a 24 m devem ter uma ou mais jangadas SOLAS ou pneumáticas de modelo simplificado com capacidade para acomodar o número total das pessoas embarcadas.

Artigo 32.º

Libertadores automáticos das jangadas pneumáticas

Nos rebocadores costeiros novos, as jangadas devem estar colocadas a bordo com os cabos de disparo permanentemente fixos ao navio através de um sistema de libertação automático que satisfaça os requisitos do artigo 115.º, de modo que as jangadas flutuem livremente e, se forem pneumáticas, se insuflam automaticamente quando o navio esteja a afundar-se.

Artigo 33.º

Meios de salvação individuais

1 — Os rebocadores costeiros devem possuir duas bóias com sinal luminoso, uma a cada bordo, e duas bóias com retenida de 30 m, uma a cada bordo.

2 — Os rebocadores costeiros devem possuir coletes de salvação para 100 % das pessoas embarcadas.

Artigo 34.º

Sinais visuais de socorro

Os rebocadores costeiros devem possuir seis sinais de pára-quedas e três fachos de mão.

Artigo 35.º

Aparelho lança-cabos

Os rebocadores costeiros devem possuir um aparelho lança-cabos que satisfaça os requisitos previstos no artigo 152.º

SUBCAPÍTULO 3

Rebocadores registados na área de navegação local

Artigo 36.º

Embarcações de sobrevivência

1 — Os rebocadores locais autorizados a transportar pessoal em serviço devem possuir jangadas SOLAS ou pneumáticas de modelo simplificado ou abertas reversíveis para todas as pessoas embarcadas, as quais poderão ser substituídas por balsas rígidas, se os rebocadores apenas operarem dentro das barras dos portos.

2 — Os rebocadores locais autorizados a fazer viagens interilhas, na Madeira e nos Açores, devem possuir jangadas SOLAS ou pneumáticas de modelo simplificado para todas as pessoas embarcadas.

Artigo 37.º

Meios de salvação individuais

1 — Os rebocadores locais devem possuir uma bóia com sinal luminoso e uma bóia com retenida de 30 m.

2 — Os rebocadores locais devem possuir coletes de salvação para 100 % das pessoas embarcadas.

Artigo 38.º

Sinais visuais de socorro

Os rebocadores locais devem possuir dois sinais de pára-quedas e três fachos de mão.

CAPÍTULO 3

Embarcações auxiliares

(Este capítulo não abrange as embarcações marítimo-turísticas.)

SUBCAPÍTULO 1

Embarcações registadas no alto

Artigo 39.º

Requisitos obrigatórios

As embarcações auxiliares do alto devem satisfazer os requisitos fixados para os navios de comércio (carga ou passageiros) registados na cabotagem.

SUBCAPÍTULO 2

Embarcações registadas na área de navegação costeira

Artigo 40.º

Requisitos obrigatórios

As embarcações auxiliares costeiras devem satisfazer os requisitos fixados para os navios de comércio (carga ou passageiros) registados na mesma área de navegação.

SUBCAPÍTULO 3

Embarcações registadas na área de navegação local

Artigo 41.º

Embarcações de sobrevivência

1 — As embarcações auxiliares locais que transportem pessoal em serviço ou só tripulação devem possuir

jangadas, que podem ser pneumáticas de modelo simplificado com equipamento mínimo ou abertas reversíveis, para todas as pessoas embarcadas.

2 — Se estas embarcações só operarem dentro das barras dos portos, as jangadas poderão ser substituídas por balsas rígidas para todas as pessoas embarcadas.

Artigo 42.º

Meios de salvação individuais

1 — As embarcações auxiliares locais que transportem pessoal em serviço devem possuir bóias de salvação de acordo com a tabela seguinte:

Comprimento	Bóias com sinal luminoso	Bóias com retenida de 30 m
Até 15 m	1	1
De 15 m a 30 m	2	2
De 30 m a 50 m	3	3
Mais de 50 m	4	4

2 — As embarcações auxiliares locais que transportem somente a tripulação devem possuir duas bóias de salvação, sendo uma com sinal luminoso e outra com retenida de 30 m.

3 — As embarcações auxiliares locais que alojam somente pessoal de serviço devem possuir uma bóia de salvação com sinal luminoso e retenida de 30 m por cada 50 m de comprimento.

4 — As embarcações auxiliares locais sem pessoal permanente a bordo devem possuir uma bóia de salvação com retenida de 30 m por cada 50 m de comprimento.

5 — As embarcações auxiliares locais que transportem somente a tripulação ou que transportem pessoal em serviço ou que alojem pessoal de serviço e que não estejam permanentemente atracadas ou amarradas devem possuir coletes de salvação para 100 % das pessoas embarcadas.

Artigo 43.º

Sinais visuais de socorro

As embarcações auxiliares locais que não estejam permanentemente atracadas ou amarradas devem possuir dois fachos de mão e ainda dois sinais de pára-queda quando naveguem fora das barras dos portos.

CAPÍTULO 4

Embarcações registadas na actividade marítimo-turística

SUBCAPÍTULO 1

Embarcações registadas no alto transportando mais de 12 passageiros

Artigo 44.º

Requisitos obrigatórios

As embarcações marítimo-turísticas abrangidas por este subcapítulo 1 devem ter os mesmos meios de salvação que os navios de passageiros abrangidos pela Convenção.

SUBCAPÍTULO 2

Embarcações registadas no alto transportando até 12 passageiros

Artigo 45.º

Embarcações de sobrevivência

1 — As embarcações marítimo-turísticas do alto abrangidas por este subcapítulo 2 devem possuir uma ou mais jangadas SOLAS com capacidade para acomodar 110 % do número total das pessoas embarcadas.

2 — Exceptuando as embarcações à vela, as jangadas referidas no número anterior devem ser colocadas a bordo com os cabos de disparo permanentemente fixos à embarcação mediante um sistema de libertação automático que satisfaça os requisitos do artigo 115.º e permita que as jangadas flutuem livremente e, se forem pneumáticas, se insuflam automaticamente quando a embarcação esteja a afundar-se.

Artigo 46.º

Meios de salvação individuais

1 — As embarcações marítimo-turísticas do alto devem possuir duas bóias, uma a cada bordo, sendo uma delas com sinal luminoso e outra com retenida de 30 m.

2 — As embarcações marítimo-turísticas do alto devem possuir coletes de salvação para adulto para 100 % das pessoas embarcadas e coletes de salvação para criança para 10 % das pessoas embarcadas.

3 — Nas embarcações novas, os coletes de salvação devem possuir sinal luminoso.

4 — Nas embarcações marítimo-turísticas do alto devem existir a bordo ajudas térmicas para 100 % das pessoas embarcadas.

Artigo 47.º

Sinais visuais de socorro

As embarcações marítimo-turísticas do alto devem possuir seis sinais de pára-queda, três fachos de mão e três sinais de fumo flutuante.

SUBCAPÍTULO 3

Embarcações registadas na área de navegação costeira

Artigo 48.º

Embarcações de sobrevivência

1 — As embarcações marítimo-turísticas costeiras abrangidas por este subcapítulo 3 devem possuir embarcações salva-vidas que cumpram os requisitos dos capítulos 14, 15 e 16, distribuídas uniformemente a cada bordo do navio, com capacidade para acomodar pelo menos 30 % do número total das pessoas embarcadas e jangadas SOLAS, com pacote de emergência A ou B, com capacidade que se adicionada à das embarcações salva-vidas, que possam, em conjunto, acomodar o número total das pessoas embarcadas.

2 — Adicionalmente aos meios referidos no número anterior, as embarcações marítimo-turísticas costeiras devem possuir jangadas SOLAS, com pacote de emergência A ou B, com capacidade para acomodar pelo menos 25 % do número total das pessoas embarcadas.

3 — Nas embarcações novas, as jangadas referidas no n.º 1 devem possuir dispositivos de colocação na água distribuídos igualmente por cada bordo do navio, e as jangadas referidas no número anterior devem possuir pelo menos um dispositivo de colocação na água, a cada bordo, podendo este dispositivo ser o previsto para as jangadas referidas no número anterior.

4 — As embarcações marítimo-turísticas costeiras com arqueação bruta inferior a 500 ou cuja lotação seja inferior a 200 pessoas poderão, em alternativa ao disposto nos números anteriores, cumprir os seguintes requisitos:

- a) Tratando-se de embarcações novas, poderão possuir jangadas SOLAS, com pacote de emergência A ou B, com capacidade para acomodar 110 % do número total das pessoas embarcadas, e, se apenas operarem a menos de 3 milhas da costa, as jangadas poderão ser de modelo simplificado com equipamento mínimo ou aberturas reversíveis;
- b) Tratando-se de embarcações existentes, poderão possuir jangadas SOLAS, com pacote de emergência A ou B, com capacidade para acomodar 100 % do número total das pessoas embarcadas, e, se apenas operarem a menos de 3 milhas da costa, as jangadas poderão ser pneumáticas de modelo simplificado com equipamento mínimo ou aberturas reversíveis, podendo ainda ser substituídas por balsas rígidas.

Artigo 49.º

Libertadores automáticos das jangadas

Nas embarcações marítimo-turísticas costeiras que não sejam à vela, as jangadas devem estar colocadas a bordo com os cabos de disparo permanentemente fixos à embarcação através de um sistema de libertação automática que satisfaça os requisitos do artigo 115.º, de modo que as jangadas flutuem livremente e, se forem pneumáticas, se insuflam automaticamente quando o navio esteja afundar-se.

Artigo 50.º

Embarcações de socorro

1 — As embarcações marítimo-turísticas costeiras com arqueação bruta igual ou superior a 500 devem possuir, no mínimo, duas embarcações de socorro, uma a cada bordo, que satisfaçam os requisitos previstos no capítulo 24.

2 — As embarcações marítimo-turísticas costeiras com arqueação bruta inferior a 500 devem possuir, no mínimo, uma embarcação de socorro que satisfaça os requisitos previstos no capítulo 24.

3 — As embarcações marítimo-turísticas costeiras com comprimento inferior a 24 m são dispensadas de embarcação de socorro caso satisfaçam as seguintes condições:

- a) Possuam equipamento que permita recuperar uma pessoa que caia à água;
- b) Permitam que a operação de recuperação da pessoa possa ser observada da ponte de comando;
- c) Possuam capacidade de manobra suficiente, de modo a poderem aproximar-se da pessoa e recuperá-la nas piores condições de mar.

4 — A embarcação de socorro pode ser substituída por uma embarcação salva-vidas, desde que esta satisfaça os requisitos exigidos para a embarcação de socorro.

5 — Para as embarcações marítimo-turísticas costeiras que apenas operem a menos de 3 milhas da costa, aceita-se como embarcação de socorro qualquer embarcação motorizada, rígida ou permanentemente insuflada, para um mínimo de três pessoas.

Artigo 51.º

Meios de salvação individuais

1 — As embarcações marítimo-turísticas costeiras devem possuir bóias de salvação de acordo com a tabela seguinte:

Comprimento	Bóias com sinal luminoso	Bóias com retenida de 30 m
Até 15 m	1	1
De 15 m a 30 m	2	2
De 30 m a 50 m	3	3
Mais de 50 m	4	4

2 — As embarcações marítimo-turísticas costeiras devem possuir coletes de salvação para adulto para 100 % das pessoas embarcadas e coletes de salvação para criança para 10 % das pessoas embarcadas.

3 — Nas embarcações novas, os coletes devem possuir sinal luminoso.

Artigo 52.º

Sinais visuais de socorro

1 — As embarcações marítimo-turísticas costeiras devem possuir seis sinais de pára-quedas e três fachos de mão.

2 — Nas embarcações que apenas operem a menos de 3 milhas da costa, aceita-se a redução dos sinais de pára-quedas para metade do estipulado no número anterior.

Artigo 53.º

Aparelho lança-cabos

As embarcações marítimo-turísticas costeiras com comprimento igual ou superior a 24 m que operem para além de 3 milhas da costa devem possuir um aparelho lança-cabos que satisfaça os requisitos previstos no artigo 152.º

SUBCAPÍTULO 4

Embarcações registadas na área de navegação local

Artigo 54.º

Embarcações de sobrevivência

1 — As embarcações marítimo-turísticas locais abrangidas por este subcapítulo 4 devem possuir jangadas pneumáticas de modelo simplificado, com equipamento mínimo ou aberturas reversíveis, para todas as pessoas embarcadas.

2 — Nas embarcações que apenas operam dentro das barras dos portos, as jangadas poderão ser substituídas por balsas rígidas para todas as pessoas embarcadas.

Artigo 55.º

Meios de salvação individuais

1 — As embarcações marítimo-turísticas locais devem possuir bóias de salvação de acordo com a tabela seguinte:

Comprimento	Bóias com sinal luminoso	Bóias com retenida de 30 m
Até 15 m	1	1
De 15 m a 30 m	2	2
De 30 m a 50 m	3	3
Mais de 50 m	4	4

2 — As embarcações marítimo-turísticas locais devem possuir coletes de salvação para adulto para 100% das pessoas embarcadas e coletes de salvação para criança para 10% das pessoas embarcadas.

Artigo 56.º

Sinais visuais de socorro

As embarcações marítimo-turísticas locais devem possuir dois fachos de mão e ainda dois sinais de pára-quedas, se a embarcação navegar fora das barras dos portos.

SUBCAPÍTULO 5

Embarcações registadas na área de navegação local

Artigo 57.º

Meios de salvação individuais

As embarcações marítimo-turísticas locais que se encontrem permanentemente atracadas ou imobilizadas devem possuir bóias de salvação de acordo com a tabela seguinte:

Comprimento	Bóias com retenida de 30 m
Até 15 m	1
De 15 m a 30 m	2
De 30 m a 50 m	3
Mais de 50 m	4

CAPÍTULO 5

Embarcações de pesca

SUBCAPÍTULO 1

Embarcações registadas na pesca do largo

Artigo 58.º

Embarcações de sobrevivência

1 — Os navios de pesca do largo devem possuir embarcações de sobrevivência que satisfaçam os requisitos previstos nos capítulos 14, 15, 16, 20 e 21, distribuídas uniformemente pelos dois bordos do navio e com capacidade para acomodar a cada bordo, num mínimo, o número total das pessoas embarcadas.

2 — Em alternativa ao estipulado no número anterior, os navios de pesca do largo poderão possuir uma ou mais embarcações salva-vidas que satisfaçam os requisitos previstos no capítulo 16, possam ser colocadas na água por queda livre pela popa do navio, com capacidade para acomodar o número total das pessoas embarcadas, e, adicionalmente, uma ou mais jangadas SOLAS, a cada bordo do navio, com capacidade para acomodar o número total das pessoas embarcadas e dispor de dispositivos de colocação na água pelo menos num dos bordos do navio.

3 — Quando a distância do pavimento de embarque à linha de água, na condição de navio leve, for superior a 4,5 m, as embarcações de sobrevivência, com excepção das jangadas de libertação automática, devem poder ser arriadas por turcos, ainda que em situação de lotação completa.

Artigo 59.º

Libertadores automáticos das jangadas

Nos navios de pesca do largo, as jangadas devem estar colocadas a bordo com os cabos de disparo permanentemente fixos ao navio através de um sistema de libertação automático, de acordo com o previsto no artigo 115.º, de modo que as jangadas flutuem livremente e, se forem pneumáticas, se insuflam automaticamente quando o navio esteja a afundar-se.

Artigo 60.º

Embarcações de socorro

Os navios de pesca do largo devem possuir pelo menos uma embarcação de socorro que satisfaça os requisitos previstos no capítulo 24, podendo ser substituída por uma embarcação salva-vidas que satisfaça os requisitos exigidos às embarcações de socorro.

Artigo 61.º

Meios de salvação individuais

1 — Os navios de pesca do largo devem possuir:

- Oito bóias de salvação se possuírem comprimento igual ou superior a 75 m;
- Seis bóias de salvação se possuírem comprimento menor que 75 m, mas igual ou superior a 45 m;
- Quatro bóias de salvação se possuírem comprimento inferior a 45 m.

2 — Pelo menos metade das bóias referidas nas alíneas do número anterior devem ser equipadas com sinal luminoso de auto-ignição que satisfaça os requisitos previstos no artigo 73.º

3 — Pelo menos duas das bóias equipadas com sinal luminoso de auto-ignição, referidas no número anterior, devem ser equipadas com sinal fumígeno de auto-activação satisfazendo os requisitos previstos no artigo 74.º, devendo estas duas bóias, nos navios com comprimento igual ou superior a 45 m, poder ser lançadas por mecanismo activado a partir da ponte (*man overboard*).

4 — Pelo menos uma bóia de salvação, em cada bordo do navio, deve ser equipada com retenida flutuante que satisfaça os requisitos previstos no artigo 75.º, de comprimento igual a duas vezes a altura de colocação a partir da linha de água na condição de navio leve, ou

igual a 30 m, se este comprimento for superior àquela altura.

5 — Os navios de pesca do largo devem possuir coletes de salvação para 100 % das pessoas embarcadas.

6 — Nos navios de pesca do largo devem existir fatos de imersão hipotérmicos que satisfaçam os requisitos previstos no artigo 80.º em número igual à lotação da embarcação de socorro mais o número de pessoas a bordo não acomodáveis em embarcações salva-vidas ou em jangadas com dispositivo de colocação na água.

7 — Adicionalmente ao indicado no número anterior, nos navios de pesca do largo devem existir três fatos de imersão hipotérmicos por cada embarcação salva-vidas e ajudas térmicas que satisfaçam os requisitos previstos no artigo 82.º para as pessoas a acomodar nas embarcações salva-vidas e para as quais não estejam previstos fatos de imersão hipotérmicos.

8 — Os fatos de imersão hipotérmicos e as ajudas térmicas referidos no número anterior não são obrigatórios se o navio possuir embarcações salva-vidas totalmente cobertas com capacidade para acomodar, a cada bordo, o número total das pessoas embarcadas ou embarcações salva-vidas que possam ser colocadas na água por queda livre pela popa do navio com capacidade para acomodar o número total das pessoas embarcadas.

Artigo 62.º

Sinais visuais de socorro

Os navios de pesca do largo devem possuir 12 sinais de pára-quadras.

Artigo 63.º

Aparelho lança-cabos

Os navios de pesca do largo devem possuir um aparelho lança-cabos que satisfaça os requisitos previstos no artigo 152.º

SUBCAPÍTULO 2

Embarcações registadas na pesca costeira

Artigo 64.º

Embarcações de sobrevivência

1 — As embarcações de pesca costeira com comprimento igual ou superior a 24 m devem possuir jangadas SOLAS distribuídas pelos dois bordos do navio, com capacidade para acomodar, a cada bordo, 100 % das pessoas embarcadas, mas, no caso de embarcações existentes, exigir-se-á apenas que disponham de jangadas para 100 % das pessoas embarcadas, se instaladas com possibilidade de transferência para lançamento à água por qualquer dos bordos.

2 — As embarcações de pesca costeira com comprimento igual ou superior a 14 m, mas inferior a 24 m, devem possuir jangada ou jangadas SOLAS com capacidade para acomodar o número total das pessoas embarcadas, podendo este requisito ser dispensado nas traineiras existentes dotadas de embarcação auxiliar (chalandra) que tenha capacidade para todas as pessoas embarcadas.

3 — As embarcações de pesca costeira com comprimento inferior a 14 m devem possuir jangada ou jangadas SOLAS ou pneumáticas de modelo simplificado com capacidade para acomodar o número total das pes-

soas embarcadas, podendo este requisito ser dispensado nas traineiras existentes dotadas de embarcação auxiliar (chalandra) que tenha capacidade para todas as pessoas embarcadas.

Artigo 65.º

Libertadores automáticos das jangadas

Nas embarcações de pesca costeira, as jangadas devem estar colocadas a bordo com os cabos de disparo permanentemente fixos à embarcação através de um sistema de libertação automático que satisfaça os requisitos previstos no artigo 115.º, de modo que as jangadas flutuem livremente e, se forem pneumáticas, se insuflam automaticamente quando a embarcação esteja a afundar-se.

Artigo 66.º

Meios de salvação individuais

1 — As embarcações de pesca costeira devem possuir bóias de salvação em função do comprimento (*L*) de acordo com a seguinte tabela:

	<i>L</i> ≥ 24 m	24 m < <i>L</i> ≤ 14 m	<i>L</i> < 14 m
Bóias com sinal luminoso	—	2	1
Bóias com sinal luminoso e sinal fumígeno	2	—	—
Bóias com retenida de 30 m	2	2	1

2 — As embarcações de pesca costeira devem possuir coletes de salvação para 100 % das pessoas embarcadas.

3 — As embarcações de pesca costeira novas com comprimento igual ou superior a 24 m devem possuir fatos de imersão hipotérmicos e ajudas térmicas que satisfaçam as condições fixadas no artigo 61.º para os navios registados na pesca do largo, à excepção das embarcações cuja actividade se desenvolva a menos de 20 milhas da costa, em que o número de fatos de imersão hipotérmicos se pode limitar a dois.

Artigo 67.º

Sinais visuais de socorro

As embarcações de pesca costeira devem possuir sinais visuais de socorro em função do comprimento (*L*), de acordo com a seguinte tabela:

	<i>L</i> ≥ 24 m	24 m < <i>L</i> ≤ 14 m	<i>L</i> < 14 m
Tipo pára-quadras	6	3	2
Tipo facho de mão	3	3	2

Artigo 68.º

Aparelho lança-cabos

As embarcações de pesca costeira com comprimento igual ou superior a 24 m devem possuir um aparelho lança-cabos que satisfaça os requisitos previstos no artigo 152.º

SUBCAPÍTULO 3

Embarcações registadas na pesca local

Artigo 69.º

Embarcações de sobrevivência

As embarcações de pesca local novas e de convés fechado que se afastem mais de 6 milhas da costa devem possuir jangadas SOLAS ou pneumáticas de modelo simplificado com capacidade suficiente para acomodar o número total das pessoas embarcadas.

Artigo 70.º

Meios de salvação individuais

1 — As embarcações de pesca local devem possuir uma bóia de salvação com sinal luminoso e uma bóia com retenida de 30 m.

2 — As embarcações de pesca local devem possuir coletes de salvação para 100 % das pessoas embarcadas.

Artigo 71.º

Sinais visuais de socorro

As embarcações de pesca local devem possuir dois facho de mão e ainda dois sinais de pára-quedas, se a embarcação operar fora das linhas de fecho.

PARTE II

Requisitos dos meios de salvação

SECÇÃO I

Meios de salvação individuais

CAPÍTULO 6

Bóias de salvação

Artigo 72.º

Requisitos das bóias de salvação

As bóias de salvação devem satisfazer os requisitos seguintes:

- Ter um diâmetro exterior não superior a 800 mm e um diâmetro interior não inferior a 400 mm;
- Ser construídas com material de flutuabilidade própria e não depender para flutuar de junco, de aparas de cortiça, de cortiça granulada ou de qualquer outro material granulado solto ou de câmara-de-ar que necessite de ser insuflada;
- Poder flutuar em água doce, durante vinte e quatro horas, com um peso de ferro de pelo menos 14,5 kg;
- Ter um peso não inferior a 2,5 kg;
- Não arder ou continuar a derreter depois de totalmente envolvidas por chamas durante dois segundos;
- Resistir à queda na água da altura de 30 m sem que diminua a sua capacidade de funcionamento ou a dos seus componentes;
- Pesar 4 kg ou ter peso suficiente para accionar o sistema de largada rápida previsto para sinais combinados fumígeno e luminoso (*man overboard*);

- Possuir uma grinalda de bitola não inferior a 9,5 mm e de diâmetro igual a pelo menos quatro vezes o diâmetro exterior da bóia, devendo a grinalda estar fixada em quatro pontos equidistantes à volta do perímetro de cada bóia e de modo a formar quatro seios iguais;

- Ser marcadas com o nome e o porto de registo do navio com letras maiúsculas do alfabeto romano.

Artigo 73.º

Sinal luminoso de auto-ignição para bóias de salvação

O sinal luminoso de auto-ignição para bóias de salvação deve satisfazer as seguintes condições:

- Não se extinguir sob a acção da água;
- Ser capaz de funcionar continuamente e com uma intensidade luminosa não inferior a 2 cd em todas as direcções do hemisfério superior de radiação ou de produzir relâmpagos a um ritmo não inferior a 50 por minuto, com intensidade luminosa correspondente;
- Possuir uma fonte de alimentação de energia que satisfaça o disposto na alínea anterior num período de, pelo menos, duas horas;
- Resistir ao ensaio de queda, nas condições previstas na alínea f) do artigo anterior.

Artigo 74.º

Sinal fumígeno de auto-activação para bóias de salvação

O sinal fumígeno de auto-activação para bóias de salvação deve satisfazer as seguintes condições:

- Emitir fumo de cor bem visível, a um ritmo uniforme e durante pelo menos quinze minutos, quando em águas calmas;
- Não possuir ignição explosiva ou emitir chama durante toda a emissão de fumo;
- Não se extinguir em mar aberto;
- Continuar a emitir fumo, quando completamente mergulhado na água, durante pelo menos dez segundos;
- Resistir ao ensaio de queda, nas condições previstas na alínea f) do artigo 72.º

Artigo 75.º

Retenidas flutuantes

As retenidas flutuantes para bóias de salvação devem satisfazer as condições seguintes:

- Não fazer cocha;
- Ter um diâmetro que não seja inferior a 8 mm;
- Ter uma resistência à rotura não inferior a 5 kN.

CAPÍTULO 7

Coletes de salvação

Artigo 76.º

Requisitos dos coletes de salvação

1 — Os coletes de salvação não devem arder ou continuar a derreter depois de inteiramente envolvidos em chamas durante dois segundos.

2 — Os coletes de salvação devem ser concebidos de modo que:

- a) Qualquer pessoa possa vesti-los, correctamente e sem ajuda, em menos de um minuto;
- b) Possam ser usados indiferentemente de um lado ou do outro, ou eliminados os riscos de utilização incorrecta, caso sejam usados de um só lado;
- c) Sejam de utilização cómoda;
- d) Depois de vestidos permitam às pessoas saltar para a água de uma altura não inferior a 4,5 m sem lhes causar danos físicos, mantendo-se ajustados ao corpo, sem se danificarem.

3 — Os coletes de salvação devem possuir flutuabilidade e estabilidade suficientes em água doce, de modo a:

- a) Manter a boiar uma pessoa exausta ou inconsciente com a boca acima de água a, pelo menos, 120 mm e com o corpo do náufrago inclinado para trás em relação à sua posição vertical, fazendo um ângulo mínimo de 20° e máximo de 50°;
- b) Poder voltar na água o corpo de uma pessoa inconsciente, em qualquer posição, para que a boca fique fora de água em menos de cinco segundos.

4 — Os coletes de salvação destinados a adultos devem ter uma flutuabilidade de, pelo menos, 155 N e os destinados a crianças de 66,7 N, não devendo a mesma diminuir mais de 5% depois de uma imersão em água doce durante vinte e quatro horas.

5 — Os coletes de salvação devem permitir às pessoas que os usem nadar uma distância curta e subir para bordo de uma embarcação de sobrevivência.

6 — Cada colete de salvação deve ser provido de um apito firmemente ligado por um fiel.

Artigo 77.º

Coletes de salvação insufláveis

Os coletes de salvação que dependam de insuflação prévia devem:

- a) Possuir, no mínimo, duas câmaras-de-ar distintas;
- b) Insuflar-se automaticamente, quando submersos, depois de accionados os dispositivos de insuflação com um simples movimento manual, ou poder ser objecto de insuflação bocal;
- c) Satisfazer as condições previstas nos n.ºs 2, 3 e 5 do artigo anterior, em caso de perda de flutuabilidade de uma das câmaras;
- d) Satisfazer o disposto no n.º 4 do artigo anterior, depois de insuflado por meio de mecanismo automático;
- e) Satisfazer as condições previstas no n.º 1 do artigo anterior;
- f) Ser revistos em estações de serviço reconhecidas pelos fabricantes de 12 em 12 meses, podendo este período ser prorrogado até 17 meses pela DGPNTM, a pedido fundamentado dos interessados.

Artigo 78.º

Sinal luminoso para coletes de salvação

1 — Cada sinal luminoso para coletes de salvação deve:

- a) Possuir uma intensidade luminosa mínima de 0,75 cd;
- b) Possuir uma fonte de energia capaz de produzir uma intensidade luminosa de 0,75 cd durante, pelo menos, oito horas;
- c) Ser visível num quadrante tão grande quanto possível do hemisfério superior de radiação, depois de acoplado ao colete de salvação.

2 — Se o sinal luminoso mencionado no número anterior for intermitente, deve, adicionalmente:

- a) Ser provido de comutador manual;
- b) Ser provido de lente ou de reflector côncavo que concentre o feixe luminoso;
- c) Garantir, durante algum tempo, o disparo de, pelo menos, 50 relâmpagos por minuto, com uma intensidade luminosa mínima de 0,75 cd.

CAPÍTULO 8

Fatos de imersão hipotérmicos

Artigo 79.º

Requisitos dos fatos de imersão

1 — Os fatos de imersão devem ser confeccionados com materiais à prova de água, de modo que:

- a) Possam ser retirados das embalagens e vestidos sem ajuda em menos de dois minutos, por cima do vestuário normal de trabalho e do colete de salvação, se o fato de imersão necessitar de ser utilizado com eles;
- b) Não ardam ou continuem a derreter depois de totalmente envolvidos por chamas durante, pelo menos, dois segundos;
- c) Cubram completamente o corpo, à excepção da face e também das mãos, no caso de uso de luvas acopladas de utilização permanente;
- d) Possuam os meios necessários para reduzir ao mínimo a existência de ar livre nas respectivas pernas;
- e) Não permitam entrada de água, no caso de lançamento à água de uma altura não inferior a 4,5 m.

2 — Os fatos de imersão podem ser utilizados como coletes de salvação, desde que satisfaçam as disposições a estes aplicáveis e previstos no capítulo 7.

3 — Os fatos de imersão usados em complemento dos coletes de salvação devem permitir:

- a) A subida e a descida de uma escada vertical com um mínimo de 5 m de altura;
- b) O desempenho de tarefas normais durante o abandono do navio;
- c) A não provocação de danos pessoais em virtude de avarias ou por deslocação dos mesmos, quando os utilizadores se lancem à água de uma altura mínima de 4,5 m;
- d) Nadar uma distância curta e subir a bordo de uma embarcação de sobrevivência.

4 — Os fatos de imersão que possam flutuar sem ajuda de coletes de salvação devem possuir sinal luminoso, de acordo com o artigo 78.º, e apito firmemente ligado por um fiel.

5 — Se o fato de imersão for usado como complemento do colete de salvação, deve ser vestido por baixo deste e a pessoa deve poder vesti-lo sem ajuda.

Artigo 80.º

Requisitos dos fatos de imersão hipotérmicos

1 — Os fatos de imersão hipotérmicos confeccionados com material completamente isolante devem:

- a) Ter marcadas as instruções relativas à necessidade de combinar o seu uso com o de roupas quentes;
- b) Dar garantia de que mantêm a protecção térmica suficiente, durante uma hora, em águas de correntes calmas e com temperatura de 5°C, não produzindo nos utilizadores descidas de temperatura superiores a 2°C se usados com roupas quentes e apesar de um salto para a água de uma altura não inferior a 4,5 m.

2 — Os fatos de imersão feitos com material completamente isolante, quando utilizados com roupas quentes ou com colete de salvação complementar, devem manter suficiente protecção térmica depois de um salto para a água de uma altura mínima de 4,5 m e assegurar que a temperatura do corpo não baixe mais de 2°C, durante uma imersão de cinco horas em águas de corrente calma, cuja temperatura varie entre 0°C e 2°C.

3 — Os fatos de imersão devem permitir que as pessoas que os utilizem, com as mãos cobertas, possam escrever com um lápis, após ter permanecido na água durante uma hora.

Artigo 81.º

Requisitos de flutuabilidade

As pessoas que se encontrem na água com o fato de imersão e colete de salvação devem poder voltar-se em menos de cinco segundos da posição de face para baixo para a de face para cima.

CAPÍTULO 9

Ajudas térmicas

Artigo 82.º

Material das ajudas térmicas

1 — As ajudas térmicas devem ser fabricadas com material impermeável que permita reduzir a perda de calor que o corpo possa sofrer por convecção e evaporação e cujo termo condutibilidade não exceda 0,25 W/mK.

2 — As ajudas térmicas devem:

- a) Cobrir todo o corpo de uma pessoa que utilize colete de salvação, excluindo a cara e também as mãos, se estiverem previstas luvas acopladas de utilização permanente;
- b) Poder ser desempacotadas e utilizadas facilmente e sem ajuda nas embarcações de sobrevivência ou de socorro;

- c) Permitir aos utilizadores despi-las dentro de água em menos de dois minutos, se estovarem os movimentos para nadar.

3 — As ajudas térmicas devem poder ser utilizadas, garantindo protecção adequada, em temperaturas do ar compreendidas entre - 30°C e + 20°C.

SECÇÃO II

Sinais visuais de socorro

CAPÍTULO 10

Sinais de pára-quedas

Artigo 83.º

Características dos sinais de pára-quedas

1 — Os sinais de pára-quedas devem:

- a) Possuir um invólucro resistente à água;
- b) Ter impressos no invólucro instruções breves ou diagramas indicativos do modo de utilização;
- c) Possuir um meio de ignição incorporado;
- d) Ser concebidos de modo a não causar danos ao utilizador, quando usados de acordo com as instruções do fabricante.

2 — Os sinais de pára-quedas disparados verticalmente devem alcançar uma altitude não inferior a 300 m e no ponto mais alto da trajectória, ou cerca dele, devem lançar um pára-quedas luminoso que:

- a) Arda com uma luz brilhante vermelha;
- b) Arda uniformemente com uma intensidade luminosa não inferior a 30 000 cd;
- c) Arda sem danificar o pára-quedas e os seus acessórios;
- d) Tenha um tempo de combustão mínimo de quarenta segundos;
- e) Tenha uma velocidade de descida não superior a 5 m/s.

CAPÍTULO 11

Fachos de mão

Artigo 84.º

Características dos fachos de mão

1 — Os fachos de mão devem:

- a) Possuir invólucros resistentes à água;
- b) Ter impressos no invólucro instruções breves ou diagramas indicativos do modo de utilização;
- c) Possuir meios de ignição incorporados;
- d) Ser concebidos de modo a não causarem danos aos utilizadores ou fazerem perigar as embarcações de sobrevivência com os resíduos ardentes ou incandescentes.

2 — Os fachos de mão devem ainda:

- a) Arder com uma cor vermelha brilhante;
- b) Arder uniformemente e com uma intensidade luminosa não inferior a 15 000 cd;
- c) Ter um tempo de combustão mínimo de um minuto;

- c) Nas embarcações salva-vidas é obrigatória a indicação de cada assento.

Artigo 88.º**Acesso às embarcações salva-vidas**

1 — As embarcações salva-vidas devem ter uma escada de embarque que possa ser utilizada em qualquer dos bordos e permita a subida das pessoas que se encontrem na água.

2 — O degrau inferior da escada não deve estar a menos de 0,4 m acima da linha de flutuação da embarcação, com esta na condição de leve.

3 — As embarcações salva-vidas devem ser concebidas de modo a permitir o embarque de pessoas não auto-suficientes a partir da água, utilizando uma maca ou outros meios.

4 — Os pavimentos e outras superfícies das embarcações salva-vidas devem ser revestidos com antiderapante.

5 — As embarcações salva-vidas destinadas a navios de carga devem ser concebidas de modo a possibilitar um rápido desembarque e embarque de toda a tripulação, em menos de três minutos, a partir do momento em que é dada ordem de abandono do navio.

Artigo 89.º**Flutuabilidade das embarcações salva-vidas**

1 — As embarcações salva-vidas devem dispor de flutuabilidade própria ou possuir materiais que tenham essa flutuabilidade e sejam resistentes à água do mar e aos hidrocarbonetos ou seus derivados e se mantenham a flutuar mesmo que se encontrem alagadas ou abertas ao mar.

2 — As embarcações salva-vidas devem ainda dispor de uma quantidade suplementar de material que tenha flutuabilidade própria, correspondente a 280 N por cada pessoa embarcada.

3 — No exterior do costado das embarcações não deve instalar-se material flutuante, a menos que constitua um suplemento ao material exigido.

Artigo 90.º**Bordo livre e estabilidade das embarcações salva-vidas**

1 — As embarcações salva-vidas, quando ocupadas com 50 % da lotação máxima, sentada em posição normal a um dos bordos, devem ter um bordo livre que, medido a partir da linha de flutuação até à abertura imediata pela qual a embarcação se pode alagar, seja pelo menos igual ao maior dos seguintes valores: 1,5 % do comprimento da embarcação salva-vidas ou 100 mm.

Artigo 91.º**Propulsão das embarcações salva-vidas**

1 — As embarcações salva-vidas devem ser motorizadas com motor diesel, não sendo permitidos motores que utilizem combustível com ponto de inflamação igual ou inferior a 43°C.

2 — Os motores devem ser providos de dispositivos com um sistema de arranque manual ou automático, devendo, neste último caso, possuir duas fontes de energia independentes.

3 — O sistema de arranque automático deve ser capaz de arrancar o motor a uma temperatura ambiente de -15°C em dois minutos contados a partir do momento em que foram iniciadas as operações.

4 — O funcionamento dos sistemas de arranque não deve ser prejudicado pela cobertura do motor, pelas bancadas ou por outros obstáculos.

5 — Os motores devem poder funcionar durante pelo menos cinco minutos, depois de um arranque a frio, com as embarcações salva-vidas fora de água.

6 — Os motores devem poder funcionar quando as embarcações salva-vidas se encontrem alagadas até ao nível do eixo do veio de manivelas.

7 — O veio da hélice deve ser concebido de modo que esta se possa desengatar do motor, devendo a embarcação salva-vidas ter meios que lhe permitam efectuar marcha a vante e a ré.

8 — Os tubos de escape devem estar dispostos de maneira que impeçam a penetração de água nos motores em condições normais de funcionamento.

9 — As embarcações salva-vidas devem ser concebidas de forma a garantir a segurança das pessoas que se encontrem na água e a preservar o risco de avaria do sistema propulsor provocado por objectos flutuantes.

10 — A velocidade a vante da embarcação salva-vidas em águas calmas, com a lotação máxima e equipamento completo e com todo o equipamento auxiliar movido pelo motor, será pelo menos de 6 nós, ou, no mínimo, de 2 nós, quando a rebocar uma jangada para 25 pessoas com lotação máxima e equipamento completo ou pesos equivalentes.

11 — A embarcação salva-vidas deve ser abastecida com combustível suficiente para ser utilizada dentro do âmbito de temperaturas previstas na zona de actividade do navio e poder navegar completamente carregada, a uma velocidade de 6 nós, durante um período não inferior a vinte e quatro horas.

12 — O motor da embarcação salva-vidas, a linha de veios e os acessórios do motor devem estar protegidos com uma cobertura de material de combustão retardada ou com outros meios adequados que ofereçam idêntica protecção.

13 — O motor da embarcação salva-vidas deve possuir meios adequados à redução do seu ruído e deve estar protegido contra a exposição ao tempo e ao mar e, conjuntamente com a linha de veios, deve possuir meios de protecção que impeçam as pessoas de tocarem acidentalmente nas peças quentes ou nas partes móveis.

14 — As baterias de arranque devem estar colocadas em caixas estanques e estas devem possuir uma tampa, bem ajustada, que permita a necessária ventilação.

15 — Os motores das embarcações salva-vidas e os acessórios devem possuir sistemas que limitem a emissão de ondas electromagnéticas, impedindo interferências na operacionalidade do seu equipamento de radio-comunicações.

16 — As baterias das embarcações salva-vidas devem poder ser carregadas com tensão até 55 V, fornecida a partir do navio, e ser desligadas nos locais de embarque.

17 — Junto do dispositivo de arranque devem existir instruções para o arranque e utilização do motor, bem visíveis e devidamente acondicionadas, de forma a resistirem à água.

Artigo 92.º**Acessórios da embarcação salva-vidas**

1 — A embarcação salva-vidas deve possuir pelo menos uma válvula de esgoto situada na parte mais inferior do casco, de abertura automática para esgoto da

água quando não esteja a flutuar e que se feche automaticamente para impedir o alagamento quando esteja a flutuar.

2 — As válvulas de esgoto devem ser claramente referenciadas, facilmente acessíveis do interior da embarcação e estar providas de um boião ou tampão que permita fechá-las e ligadas a um fiel, a uma corrente ou a outro meio adequado.

3 — A embarcação salva-vidas deve possuir um leme e uma cana do leme e, caso exista uma roda do leme ou outro mecanismo de governo à distância, este deve poder ser efectuado com a cana do leme, no caso de falha do aparelho de governo.

4 — O leme deve estar colocado a bordo de modo permanente e a cana do leme deve estar sempre instalada no leme ou ligada a este e, se a embarcação salva-vidas tiver um aparelho de governo à distância, a cana do leme pode ser amovível e colocada em lugar seguro perto da madre.

5 — O leme e a cana do leme devem estar dispostos de modo que não sejam danificados pelo funcionamento do mecanismo de libertação ou de propulsão.

6 — A embarcação salva-vidas deve possuir uma grinalda flutuante, externamente e em toda a volta, excepto nas proximidades do leme e da hélice.

7 — A embarcação salva-vidas que não tenha a possibilidade de viragem automática, quando capotada, deve possuir robaletes na parte inferior do casco, de modo a permitir que as pessoas se agarrem à embarcação.

8 — Os robaletes devem estar fixos à embarcação, de modo que se soltem sem provocar rombo no casco quando submetidos a um impacte capaz de os quebrar.

9 — A embarcação salva-vidas deve estar equipada com um número suficiente de armários ou de compartimentos estanques, destinados a colocar os pequenos componentes do equipamento, a água e as rações, e possuir meios para guardar a água da chuva.

10 — As embarcações salva-vidas destinadas a ser colocadas na água através de cabos de arriar devem ser equipadas com um mecanismo de libertação que cumpra os seguintes requisitos:

- a) O mecanismo deve ser concebido de modo a permitir soltar ao mesmo tempo todos os gatos de escape ou equivalentes;
- b) O mecanismo deve ter duas modalidades de libertação:
 - i) Uma modalidade de libertação normal da embarcação salva-vidas, quando esteja a flutuar e não tenha carga nos gatos de escape;
 - ii) Uma modalidade de libertação em carga que liberte a embarcação salva-vidas carregada suspensa nos gatos, devendo este escape ser concebido para libertar a embarcação em qualquer condição de carregamento, desde uma carga nula com a embarcação a flutuar até à condição de carregamento com uma carga 1,1 vezes o peso total da embarcação com a sua lotação e equipamento completos, e estar adequadamente protegido contra um uso accidental ou prematuro;
- c) O comando do dispositivo de libertação deve estar claramente marcado com uma cor que contraste com a que o rodeia;

d) O mecanismo do dispositivo deve ser concebido com um factor de segurança 6 no que diz respeito à resistência dos materiais utilizados, supondo que a massa da embarcação está distribuída por igual entre os tirantes.

11 — A embarcação salva-vidas deve possuir um mecanismo de libertação capaz de largar o cabo de amarração da proa quando submetido a tensão.

12 — A embarcação salva-vidas destinada a ser colocada a flutuar pelo costado do navio deve possuir patins e defensas necessárias, de modo a facilitar a sua colocação a flutuar e a evitar que sofra danos.

13 — No alto da cobertura da embarcação salva-vidas deve existir uma lâmpada com controlo manual, visível à noite e em atmosfera clara a uma distância mínima de 2 milhas e durante um mínimo de doze horas, e, se se tratar de uma luz intermitente, deve ter capacidade para emitir, no mínimo, 50 relâmpagos por minuto nas primeiras duas horas e funcionar durante um período de doze horas.

14 — No interior da embarcação salva-vidas deve haver uma luz de presença que ilumine durante um período não inferior a doze horas e que possibilite ler as instruções da embarcação e do seu equipamento, não sendo permitido o uso de luz produzida a óleo.

15 — A embarcação salva-vidas deve possuir um meio de esgoto eficaz ou auto-esgotável, ou um outro sistema específico.

16 — A embarcação salva-vidas deve ser concebida de modo que se obtenha, do local de governo, uma visão para vante, ré e ambos os bordos adequada à sua colocação na água e manobra em condições seguras.

Artigo 93.º

Equipamento das embarcações salva-vidas e seus componentes

1 — Os componentes do equipamento das embarcações salva-vidas, com excepção dos croques, que devem ficar livres para serem utilizados, devem estar guardados em segurança no interior da embarcação com fiéis, em paióis ou compartimentos, em caixas ou quaisquer outros meios adequados, de modo a não perturbar qualquer procedimento ligado ao abandono do navio.

2 — Os componentes do equipamento devem ser de dimensão e peso o mais reduzidos possível e estar guardados de forma compacta e apropriada.

3 — O equipamento de uma embarcação salva-vidas deve ser constituído por:

- a) Um número suficiente de remos para efectuar movimento a vante em águas tranquilas;
- b) Toletes, forquetas ou meios equivalentes para cada remo, devendo os toletes e as forquetas estar amarrados à embarcação com fiel ou correntes;
- c) Dois croques;
- d) Um vertedouro flutuante e dois baldes;
- e) Um manual de sobrevivência;
- f) Uma agulha de governo com iluminação adequada, que deve ser instalada numa bitácula luminosa, no caso de embarcações salva-vidas que não sejam totalmente cobertas;
- g) Uma âncora flutuante de tamanho adequado, munida de uma bóia de arinque resistente ao choque e de um cabo-guia que possua firmeza quando molhado, devendo a resistência da

- âncora, da bóia de arinque e do cabo-guia ser adequada a qualquer tipo de mar;
- h) Duas boças com resistência e comprimento igual ou superior a duas vezes a distância da posição da embarcação a bordo, à linha de flutuação na condição de navegação de navio leve, ou com comprimento de 15 m, se este último valor for superior, devendo a boça ligada ao sistema de libertação, previsto no n.º 11 do artigo anterior, ser colocada na extremidade de vante da embarcação e a outra ser fixada firmemente na proa ou nas cercanias e pronta para uso;
 - i) Duas machadinhas, uma em cada extremidade da embarcação;
 - j) Recipientes estanques à água contendo 3 l de água doce por cada pessoa embarcada, dos quais 1 l por pessoa pode ser fornecido por um aparelho dessalinizador capaz de produzir igual quantidade de água doce em dois dias;
 - l) Um argau inoxidável com fiéis;
 - m) Um copo graduado inoxidável;
 - n) Rações alimentares correspondentes a, pelo menos, 10 000 kJ por cada pessoa embarcada, conservadas em recipientes estanques ao ar, guardados em outros recipientes estanques à água;
 - o) Quatro sinais com pára-quadras que satisfaçam os requisitos previstos no capítulo 10;
 - p) Seis fachos de mão que satisfaçam os requisitos previstos no capítulo 11;
 - q) Dois sinais fumígenos flutuantes que satisfaçam os requisitos previstos no capítulo 12;
 - r) Uma lanterna eléctrica estanque que possa ser utilizada para emissão de sinais Morse, juntamente com um jogo de pilhas sobressalentes e uma lâmpada de reserva num recipiente estanque à água;
 - s) Um espelho de sinalização diurno (heliógrafo) com instruções necessárias de utilização para fazer sinais a navios e aviões;
 - t) Um exemplar do quadro de sinais de salvamento, plastificado ou dentro de invólucro à prova de água;
 - u) Um apito ou sinal acústico equivalente;
 - v) Uma caixa estanque de primeiros socorros capaz de se poder fechar bem depois de usada;
 - x) Seis doses de medicamento contra o enjoo e um saco para vomitados por cada pessoa;
 - z) Uma navalha com abre-latas, ligada à embarcação por um fiéis;
 - aa) Três abre-latas;
 - bb) Dois anéis de borracha, com retenida flutuante de, pelo menos, 30 m;
 - cc) Uma bomba de esgoto manual;
 - dd) Um jogo de apetrechos de pesca;
 - ee) Ferramentas necessárias para efectuar pequenos ajustamentos no motor e seus acessórios;
 - ff) Um extintor de incêndio portátil, capaz de extinguir um incêndio provocado pela inflamação de hidrocarbonetos;
 - gg) Um projector que permita iluminar de noite um objecto de cor clara de 18 m de tamanho a uma distância de 180 m e durante um período completo de seis horas e que funcione pelo menos durante três horas seguidas;
 - hh) Um reflector de radar, se a embarcação não possuir respondedor de radar (SART);

- ii) Um mínimo de duas ajudas térmicas protectoras que satisfaçam os requisitos previstos no artigo 82.º, ou ajudas térmicas em número suficiente para 10 % das pessoas autorizadas a embarcar, se este número for superior;
- jj) Os equipamentos especificados nas alíneas n) e ee) podem ser dispensados, tendo em conta a natureza e a duração das viagens a efectuar pelos navios.

Artigo 94.º

Marcações das embarcações salva-vidas

1 — As dimensões das embarcações salva-vidas e o número de pessoas que estejam autorizadas a transportar devem estar claramente marcadas em caracteres permanentes nas referidas embarcações.

2 — O nome e o porto de registo do navio ao qual pertençam as embarcações salva-vidas devem estar marcados a cada bordo na proa destas embarcações, em letras maiúsculas do alfabeto latino.

CAPÍTULO 14

Embarcações salva-vidas parcialmente cobertas

Artigo 95.º

Requisitos das embarcações salva-vidas parcialmente cobertas

1 — As embarcações salva-vidas parcialmente cobertas devem satisfazer os requisitos previstos neste capítulo e ainda os constantes do capítulo 13.

2 — As embarcações salva-vidas parcialmente cobertas devem possuir um meio de esgoto eficaz ou auto-esgotável.

3 — As embarcações salva-vidas parcialmente cobertas devem possuir coberturas rígidas permanentemente colocadas, que cubram, no mínimo, 20 % do comprimento da embarcação desde a proa e 20 % do comprimento da embarcação desde a parte mais a ré.

4 — As embarcações salva-vidas parcialmente cobertas devem possuir uma capota abatível de colocação permanente e cobertura rígida, que, em conjunto, cubram completamente os seus ocupantes num espaço fechado e isolado da intempérie, protegendo-os da exposição aos agentes atmosféricos, e que satisfaçam os requisitos seguintes:

- a) Possuam armações rígidas e adequadas que permitam armá-las;
- b) Possam ser facilmente armadas por duas pessoas;
- c) Sejam isolantes para proteger os ocupantes do calor e do frio, com pelo menos duas espessuras de material separadas por uma camada de ar ou por outro processo igualmente eficaz e com meios que impeçam a acumulação de água no espaço da separação referida;
- d) Tenham o exterior com uma cor bem visível e o interior com uma cor que não cause desconforto aos ocupantes;
- e) Tenham nas duas extremidades de cada bordo entradas eficazes e ajustáveis, munidas com dispositivos de fecho que possam ser fácil e rapidamente accionados do interior e do exterior, de modo a, simultaneamente, permitir a ventilação e impedir a entrada de água do mar,

o vento e o frio, devendo igualmente existir um meio de manter fixas as entradas na posição de abertas ou de fechadas;

- f) Garantam, com as entradas fechadas, a circulação permanente e suficiente de ar para os ocupantes;
- g) Possuam meios para recolha de água da chuva;
- h) Permitam aos ocupantes sair da embarcação, no caso de esta se virar.

CAPÍTULO 15

Embarcações salva-vidas inafundáveis parcialmente cobertas

Artigo 96.º

Requisitos de embarcações salva-vidas inafundáveis parcialmente cobertas

As embarcações salva-vidas inafundáveis parcialmente cobertas devem satisfazer os requisitos previstos neste capítulo e no capítulo 13.

Artigo 97.º

Coberturas

1 — As embarcações salva-vidas inafundáveis parcialmente cobertas devem possuir coberturas rígidas permanentemente colocadas que cubram, pelo menos, 20 % do comprimento da embarcação desde a proa e 20 % do comprimento da embarcação desde a parte mais a ré.

2 — As coberturas rígidas devem formar dois abrigos e, se os abrigos possuírem anteparas, estas devem ter aberturas de tamanho suficiente que permitam o fácil acesso às pessoas vestidas com fato de imersão ou roupa quente e com colete de salvação.

3 — A altura interior do espaço coberto deve ser suficiente, de modo a permitir o fácil acesso aos lugares sentados à proa e popa da embarcação.

4 — A cobertura rígida deve ser concebida de modo a incluir janelas ou painéis translúcidos que deixem passar a luz solar para o interior da embarcação, ainda que as entradas e as coberturas estejam fechadas, tornando desnecessária a luz artificial.

5 — A cobertura rígida deve possuir balaustradas, para que as pessoas no exterior se possam agarrar à embarcação.

6 — As partes abertas da embarcação devem ter uma capota abatível, permanentemente colocada, e que:

- a) Possa ser armada facilmente por não mais de duas pessoas em menos de dois minutos;
- b) Seja isolante, para proteger os ocupantes do frio, com pelo menos duas espessuras de material separadas por uma camada de ar ou com outros meios igualmente eficazes.

7 — O habitáculo formado pelas coberturas rígidas e toldos deve ser concebido de modo a permitir que:

- a) Se possa efectuar a operação de arriar e de içar a embarcação sem sair do habitáculo;
- b) As aberturas de acesso de ambas as extremidades e bordos disponham de dispositivos de fecho, eficazes e ajustáveis, que possam com facilidade e rapidez ser manuseados do interior e do exterior da embarcação, de modo a simul-

taneamente permitir a ventilação e impedir a entrada de água do mar, de vento e de frio;

- c) Possam ser mantidas fixas as entradas nas posições de abertas ou de fechadas;
- d) Haja circulação permanente e suficiente de ar para os ocupantes, apesar da cobertura colocada e das entradas fechadas;
- e) A água da chuva possa ser recolhida;
- f) A navegação possa fazer-se a remos.

8 — O exterior da cobertura rígida, o toldo e o interior da parte da embarcação coberta pela cobertura abatível devem ter uma cor bem visível e o interior do espaço coberto deve possuir uma cor que não cause desconforto aos ocupantes.

Artigo 98.º

Soçobramento e recuperação da posição inicial

1 — Na embarcação salva-vidas deve haver um cinto de segurança por cada lugar marcado, o qual deve ser concebido de modo a aguentar firmemente no lugar uma pessoa com 100 kg de peso, no caso de a embarcação soçobrar.

2 — A estabilidade da embarcação salva-vidas deve permitir-lhe que seja auto-endireitante ou automaticamente endireitável, quando com lotação parcial ou completa e equipamento, estando as pessoas sentadas com os cintos de segurança colocados.

Artigo 99.º

Propulsão (motorização)

1 — Nas embarcações salva-vidas, o motor e a sua transmissão devem ser comandados da posição em que se encontra o homem do leme.

2 — O motor e a sua instalação devem funcionar em qualquer posição de capotamento e continuar a funcionar depois de a embarcação se endireitar, devendo também parar automaticamente e voltar a funcionar depois de a embarcação retomar a posição e de a água do seu interior ser drenada.

3 — Os sistemas de alimentação de combustível e de lubrificação devem ser concebidos de modo a evitar, durante o capotamento, perda de combustível ou de mais de 250 ml de óleo lubrificante do motor.

4 — Os motores refrigerados a ar devem ter um sistema de condutas que possam captar e expelir o ar de refrigeração do e para o exterior da embarcação, devendo também existir válvulas de comando manual que permitam puxar e expelir o ar de refrigeração do e para o interior da embarcação salva-vidas.

Artigo 100.º

Construção e defensas

1 — Sem prejuízo do disposto no n.º 6 do artigo 86.º deste Regulamento, uma embarcação salva-vidas parcialmente coberta inafundável deve ser construída e possuir defensas concebidas de modo a garantir a protecção da embarcação, com a sua lotação completa e equipamento, em casos de acelerações perigosas resultantes do choque da embarcação contra o costado do navio, a uma velocidade mínima de impacto de 3,5 m/s.

2 — As embarcações salva-vidas devem ter esgotos automáticos.

CAPÍTULO 16

Embarcações salva-vidas completamente cobertas

Artigo 101.º

Requisitos das embarcações salva-vidas completamente cobertas

As embarcações salva-vidas completamente cobertas devem satisfazer os requisitos previstos neste capítulo e no capítulo 13.

Artigo 102.º

Cobertura

A embarcação salva-vidas completamente coberta deve possuir uma cobertura rígida estanque que feche completamente a embarcação, devendo o habitáculo ser concebido de modo que:

- a) Os ocupantes estejam protegidos contra o calor e o frio;
- b) O acesso à embarcação possa ser feito por meio de escotilhas que se possam fechar, tornando a embarcação estanque;
- c) As escotilhas fiquem situadas em posição que permita efectuar a operação de arriar e de içar sem ser necessário sair do habitáculo;
- d) As escotilhas de acesso possam ser abertas e fechadas tanto do interior como do exterior da embarcação e sejam equipadas com meios que as permitam aguentar seguramente na posição de abertas;
- e) Seja possível navegar a remos;
- f) Estando a embarcação numa posição de capotamento, e com as escotilhas fechadas, não entre água em quantidades consideráveis, mantendo-se a flutuar toda a massa da embarcação, incluindo o equipamento, o motor e a lotação completa;
- g) Disponha de janelas ou de painéis translúcidos, de ambos os bordos, que permitam a entrada de luz solar no interior da embarcação, mesmo com as escotilhas fechadas, em quantidade suficiente que torne desnecessária luz artificial;
- h) O exterior tenha uma cor bem visível e o interior uma cor que não provoque desconforto aos ocupantes;
- i) Disponha de balaustradas para as pessoas se segurarem firmemente no exterior da embarcação e de ajudas para o embarque e o desembarque;
- j) As pessoas tenham acesso aos seus lugares, desde a entrada, sem terem de saltar por cima umas das outras ou de outros obstáculos;
- l) Os ocupantes fiquem protegidos contra os efeitos perigosos da depressão que possa ser criada pelo funcionamento do motor da embarcação.

Artigo 103.º

Soçobramento e recuperação da posição inicial

1 — Na embarcação salva-vidas deve haver, por cada lugar marcado, um cinto de segurança concebido para aguentar firmemente no lugar uma pessoa com 100 kg de peso, no caso de a embarcação soçobrar.

2 — A estabilidade da embarcação salva-vidas deve permitir-lhe que seja auto-endireitante, ou automatica-

mente endireitável, quando com lotação parcial ou completa e equipamento, com todas as entradas e aberturas estanques fechadas, estando as pessoas sentadas nos lugares com os cintos de segurança colocados.

3 — A embarcação salva-vidas avariada deve poder aguentar-se com a lotação completa e equipamento, na condição prevista no n.º 1 do artigo 86.º, e a sua estabilidade deve permitir que, em caso de soçobramento, volte automaticamente à posição que garanta aos seus ocupantes a possibilidade de abandonar por uma saída acima de água.

4 — Os tubos de escape do motor, as condutas de ar e as outras aberturas devem ser concebidas de modo que não entre água para o motor, quer a embarcação esteja direita ou na posição de capotada.

Artigo 104.º

Propulsão (motorização)

1 — O motor e a transmissão da embarcação salva-vidas devem ser controlados pelo homem do leme.

2 — O motor deve funcionar em qualquer posição de capotamento e continuar a funcionar depois de a embarcação se endireitar, devendo ainda parar automaticamente e voltar a funcionar depois de a embarcação retomar a posição inicial.

3 — Os sistemas de alimentação de combustível e de lubrificação devem ser concebidos de modo a evitar, durante o capotamento, perda de combustível e perda de mais de 250 ml de óleo lubrificante do motor.

4 — Os motores refrigerados a ar devem ter um sistema de condutas que possa captar e expelir o ar de refrigeração do e para o exterior da embarcação, devendo também existir válvulas de comando manual que permitam puxar e expelir o ar de refrigeração do e para o interior da embarcação salva-vidas.

Artigo 105.º

Construção e defensas

Sem prejuízo do disposto no n.º 6 do artigo 86.º, as embarcações salva-vidas completamente cobertas devem ser construídas com defensas que assegurem a protecção da embarcação, com a sua lotação completa e equipamento, em casos de acelerações perigosas resultantes do choque contra o costado do navio, a uma velocidade mínima de impacto de 3,5 m/s.

Artigo 106.º

Embarcações salva-vidas de queda livre

As embarcações salva-vidas com capacidade para ser arriadas em queda livre devem ser construídas de modo que fiquem protegidas em casos de acelerações perigosas provocadas pelo choque da embarcação, com a lotação completa e equipamento, quando largada da altura máxima prevista para a sua colocação a bordo, acima da linha de flutuação na condição de navio leve, em situação desfavorável de caimento até 10º e com um adorno não inferior a 20º, a qualquer dos bordos.

CAPÍTULO 17

Embarcações salva-vidas com sistema autónomo de fornecimento de ar

Artigo 107.º

Requisitos das embarcações salva-vidas com sistema autónomo de fornecimento de ar

1 — Sem prejuízo do disposto nos capítulos 13 e 16, as embarcações salva-vidas com sistema autónomo de abastecimento de ar devem ser concebidas de modo que, quando a navegar com todas as entradas e aberturas fechadas, o ar no interior da embarcação seja respirável, estando o motor a funcionar normalmente durante, pelo menos, dez minutos.

2 — Durante o período de tempo referido no número anterior, a pressão atmosférica no interior da embarcação não deve ser inferior à pressão atmosférica exterior, nem superior em mais de 20 m/bar.

3 — O sistema autónomo de abastecimento de ar deve possuir um indicador visual que assinale permanentemente a pressão do ar.

CAPÍTULO 18

Protecção contra incêndio das embarcações salva-vidas

Artigo 108.º

Dispositivo de protecção contra incêndios

Para além de deverem observar o disposto nos capítulos 13, 16 e 17, as embarcações salva-vidas munidas de dispositivos de protecção contra incêndios devem poder flutuar e assegurar, durante pelo menos oito minutos, a sobrevivência das pessoas embarcadas, quando envolvidas por incêndio persistente de hidrocarbonetos.

Artigo 109.º

Sistema de água pulverizada

A embarcação salva-vidas protegida contra incêndio deve ter um sistema de água pulverizada que satisfaça os seguintes requisitos:

- a) O sistema deve aspirar a água do mar, por meio de moto-bomba autoferrante, devendo ser possível abrir, fechar e cortar o fluxo de água dirigido para o exterior da embarcação;
- b) A tomada de água do mar deve ser feita de modo a impedir a aspiração de líquidos inflamáveis que flutuem à superfície da água;
- c) O sistema deve ser concebido de modo a ser limpo por fluxo rápido de água doce e permitir o esgoto completo da embarcação.

CAPÍTULO 19

Requisitos gerais para jangadas

Artigo 110.º

Construção de jangadas

1 — As jangadas devem ser construídas de modo que:

- a) Sejam capazes de resistir 30 dias expostas ao tempo, qualquer que seja o estado do mar, quando colocadas a flutuar;

- b) Possam continuar a operar satisfatoriamente, quando lançadas à água de uma altura de 18 m.

2 — A jangada a flutuar deve resistir aos saltos repetidos dados sobre ela de uma altura mínima de 4,5 m acima do seu piso, com ou sem cobertura levantada.

3 — A jangada e os seus acessórios devem ser concebidos de forma a resistir e a suportar um reboque à velocidade de 3 nós, em águas calmas, com lotação completa e equipamento e com âncora flutuante largada.

4 — A jangada deve possuir cobertura que proteja os ocupantes de uma exposição ao tempo, que automaticamente se levante quando a jangada seja colocada a flutuar e que satisfaça os requisitos seguintes:

- a) Possua isolamento contra o calor e o frio, por meio de duas camadas de material separadas por um espaço de ar ou por outros meios igualmente eficazes, e possua os meios necessários que impeçam a acumulação de água no espaço de ar;
- b) Tenha o interior pintado com uma cor que não fatigue os ocupantes;
- c) Possua entradas claramente assinaladas e providas de dispositivo ajustável de fecho que possa ser fácil e rapidamente aberto pelo interior e exterior da jangada, de modo a permitir a ventilação e a impedir a entrada de água do mar, do vento e do frio e tenha pelo menos duas entradas diametralmente opostas, nos casos de jangadas com capacidade para mais de oito pessoas;
- d) Admita a circulação suficiente e permanente de ar para os ocupantes, mesmo com as aberturas fechadas;
- e) Possua pelo menos uma janela;
- f) Seja provida de meios capazes de recolher a água da chuva;
- g) Tenha altura suficiente que permita aos ocupantes sentar-se em toda a área coberta pela capota.

Artigo 111.º

Capacidade mínima e peso das jangadas

1 — As jangadas devem ter capacidade para um mínimo de seis pessoas, calculada de acordo com o disposto no artigo 117.º ou no artigo 127.º

2 — A menos que a jangada possua dispositivos de colocação na água aprovados de acordo com os requisitos previstos no capítulo 27 e não seja necessário levantá-la, o peso total da jangada, do contentor e do seu equipamento não deve exceder 185 kg.

Artigo 112.º

Acessórios das jangadas

1 — Em volta das jangadas, exterior e interiormente, deve haver grinaldas firmemente fixadas.

2 — As jangadas devem possuir uma retenida resistente e com pelo menos 15 m, ou com comprimento igual a pelo menos duas vezes a distância entre a sua posição a bordo e a linha de flutuação correspondente à condição de navegação com calado mínimo, no caso de este comprimento ser maior.

Artigo 113.º

Dispositivo de colocação na água

1 — Para além dos requisitos gerais previstos neste capítulo, as jangadas utilizadas com dispositivo de colocação na água devem ainda:

- a) Resistir, com lotação completa e equipamento, ao impacto lateral contra o costado do navio, a uma velocidade de pelo menos 3,5 m/s, bem como a uma queda no mar de uma altura mínima de 3 m, e aguentar os danos sem ficar inutilizadas para o serviço;
- b) Ser providas de meios para encostar ao piso de embarque, mantendo-se firmes nessa posição até se realizar o embarque.

2 — O dispositivo de colocação na água de jangadas de navios de passageiros deve ser concebido de forma a possibilitar um rápido desembarque de todas as pessoas embarcadas.

3 — O dispositivo de colocação na água de jangadas de navios de carga deve ser concebido de forma a possibilitar um desembarque de toda a tripulação no máximo de três minutos após ser dada a respectiva ordem.

Artigo 114.º

Equipamento

1 — O equipamento normal de uma jangada compreende:

- a) Um anel de borracha de salvação ligado a uma retenida flutuante com pelo menos 30 m de comprimento;
- b) Uma navalha ligada a um flutuador e a um fiel colocados numa bolsa exterior da capota, colocada perto do ponto onde se encontra o cabo de disparo da jangada, e nas jangadas pneumáticas com lotação para 13 pessoas ou mais deve haver uma segunda navalha, não necessariamente do tipo inafundável;
- c) Um vertedouro flutuante, ou dois, consoante a jangada tenha capacidade para 12 ou para 13 ou mais pessoas, respectivamente;
- d) Duas esponjas;
- e) Duas âncoras flutuantes, cada uma com espias e bóia de arinque resistente ao choque, sendo uma delas sobressalente e a outra fixa permanentemente à jangada, de modo que, quando esta se insuffle ou flutue, se a mantenha orientada ao vento o mais estável possível, devendo a resistência de ambas as âncoras flutuantes, das espias e da bóia de arinque ser suficiente para aguentar qualquer estado de mar, e um tornel em cada extremidade da espia do tipo que não permita ensarilhar;
- f) Dois remos flutuantes;
- g) Três abre-latas ou canivetes de bolso possuindo abre-latas especiais;
- h) Uma caixa de primeiros socorros à prova de água que possa ser fechada hermeticamente depois de usada;
- i) Um apito ou meio equivalente para emitir sinais acústicos;

- j) Quatro sinais de pára-quedas de luz vermelha que satisfaçam os requisitos previstos no artigo 83.º;
- l) Seis fachos de mão que satisfaçam os requisitos previstos no artigo 84.º;
- m) Dois sinais de fumo flutuantes que satisfaçam os requisitos previstos no artigo 85.º;
- n) Uma lanterna eléctrica à prova de água com capacidade de ser utilizada para sinais Morse e ainda um jogo de pilhas e uma lâmpada sobressalente, guardados numa caixa à prova de água;
- o) Um reflector de radar eficiente, a menos que a jangada possua um respondedor de radar (SART);
- p) Um espelho de sinalização com as instruções necessárias para fazer sinais a navios e aviões;
- q) Um exemplar do código de sinais para salvamento, plastificado ou com invólucro à prova de água;
- r) Um jogo de apetrechos para pesca;
- s) Uma ração alimentar que contenha, no mínimo, 10 000 kJ para cada pessoa embarcada na jangada, que a jangada seja autorizada a transportar, devendo as rações possuir invólucro impermeável e ser guardadas em recipiente à prova de água;
- t) Recipientes estanques contendo 1,5 l de água potável por cada pessoa embarcada na jangada, podendo substituir-se por 0,5 l por pessoa se existir um aparelho de dessalinização capaz de produzir a mesma quantidade de água potável em dois dias;
- u) Um copo graduado e inoxidável;
- v) Seis doses de medicamentos contra o enjoo e uma bolsa para vomitar por cada pessoa embarcada na jangada;
- x) Instruções para sobrevivência;
- z) Instruções sobre as medidas urgentes;
- z') Um mínimo de duas ajudas térmicas, conformes com as normas do capítulo 9, ou ajudas térmicas suficientes para 10 % do número total de pessoas fixado para a jangada, quando este número seja superior.

2 — A marcação exigida em jangadas pneumáticas equipadas de acordo com o n.º 1 deste artigo deve ser «Pack A».

3 — O equipamento de uma jangada pode ser reduzido ao previsto nas alíneas a) a f), inclusive, e ao fixado nas alíneas h), i), n), o), p) e q), inclusive, e v) a z'), inclusive, e ainda ser reduzido a metade do previsto nas alíneas j) a m), inclusive, se utilizado em embarcações autorizadas a navegar em determinadas áreas de navegação, conforme consta da parte 1 deste Regulamento.

4 — Nas jangadas abrangidas pelo número anterior, a marcação exigida pela alínea e) do n.º 3 do artigo 121.º e pela alínea g) do artigo 131.º deve ser «Pack B».

5 — O equipamento de uma jangada não deve andar solto dentro dela, podendo, no todo ou em parte, ser arrumado num contentor que, embora não faça parte integrante da jangada ou não esteja permanentemente amarrado a esta, seja colocado de forma segura no seu interior e capaz de flutuar na água pelo menos trinta minutos sem danificar o seu conteúdo.

Artigo 115.º

Sistema de libertação automática das jangadas. Cabo de disparo

1 — O cabo de disparo que liga a jangada ao navio deve garantir que a jangada não seja arrastada para o fundo com o navio, depois de soltar-se e insuflar-se.

2 — Se no sistema de libertação automática for utilizado um troço de cabo de disparo enfraquecido (*weak link*), este deve:

- a) Ser suficientemente forte, de modo a não partir por efeito da força necessária para puxar o cabo de disparo contido no contentor da jangada pneumática;
- b) Possuir resistência suficiente que permita a insuflação da jangada pneumática;
- c) Quebrar à tracção entre $2,2 \pm 0,4$ kN.

3 — Se na libertação automática for utilizado o sistema hidrostático, este deve:

- a) Ser fabricado com materiais compatíveis entre si, para evitar o mau funcionamento, não se aceitando unidades galvanizadas ou outras formas de revestimento metálico dos componentes do disparador hidrostático;
- b) Soltar automaticamente a jangada a uma profundidade máxima de 4 m;
- c) Possuir drenos que impeçam a acumulação de água na câmara hidrostática, quando o sistema esteja colocado na sua posição normal;
- d) Ser construído de modo a não se soltar quando varrido pela água do mar;
- e) Ser marcado no exterior com a indicação do tipo e número de série;
- f) Ser acompanhado de documento ou de chapa de identificação que indique a data de fabricação, o tipo e o número de série;
- g) Ser construído de forma que cada parte ligada ao cabo de disparo possua uma resistência não inferior à exigida para o referido cabo.

CAPÍTULO 20

Jangadas pneumáticas

Artigo 116.º

Requisitos das jangadas pneumáticas

1 — As jangadas pneumáticas devem satisfazer o disposto no capítulo 19 e, adicionalmente, satisfazer as disposições deste capítulo.

2 — Na construção de jangadas pneumáticas deve observar-se o seguinte:

- a) A câmara de flutuação principal deve estar dividida em pelo menos dois compartimentos separados, cada um dos quais se insuflará com válvula de retenção própria;
- b) As câmaras de flutuação devem estar dispostas de modo que, se qualquer dos compartimentos sofrer avaria e não se insuflar, os compartimentos intactos possam sustentar, com bordo livre positivo em toda a periferia da jangada pneumática, o número de pessoas embarcadas, cada uma delas com peso de 75 kg e sentadas na posição normal;

c) O piso de jangada pneumática deve ser impermeável à água e estar suficientemente isolado do frio:

- i) Através de um ou mais compartimentos que insuflam automaticamente ou possam ser insuflados pelos ocupantes e que estes possam esvaziar e insuflar de novo;
- ii) Ou por outros meios igualmente eficazes, que não dependam de insuflação.

3 — A jangada pneumática deve ser insuflada com gás não tóxico e a insuflação completa deve efectuar-se no espaço de um minuto, a temperatura ambiente entre 18°C e 20°C, ou no espaço de três minutos, a uma temperatura ambiente de -30°C, e, uma vez insuflada, a jangada pneumática, com lotação completa e equipamento, deve conservar a sua forma.

4 — Cada compartimento insuflado deve resistir a um excesso de pressão igual a pelo menos três vezes a pressão de serviço e, através de válvulas de escape ou de limitadores de alimentação de gás, deve garantir que a pressão não atinja o dobro da pressão de serviço.

5 — Para que a pressão de serviço possa ser mantida devem existir meios destinados a instalar a bomba ou fole de enchimento referido na alínea b) do artigo 124.º deste Regulamento.

6 — A jangada pneumática deve poder ser insuflada por uma só pessoa.

Artigo 117.º

Capacidade de transporte das jangadas pneumáticas

O número de pessoas que uma jangada pneumática está autorizada a transportar é igual ao menor dos números seguintes:

- a) O maior número inteiro obtido dividindo por 0,096 o volume, medido em metros cúbicos, das câmaras-de-ar principais (para este efeito não se incluirá o volume dos arcos nem dos bancos, quando existam);
- b) O maior número inteiro obtido dividindo por 0,372 a área da secção interna transversal horizontal da jangada pneumática (incluindo para este efeito o ou os bancos, quando existam), medida em metros quadrados, até ao bordo interior das câmaras-de-ar;
- c) O número de pessoas que, com um peso médio de 75 kg e envergando coletes de salvação, possam sentar-se comodamente e com espaço superior suficiente, de modo a não dificultar o funcionamento de qualquer componente do equipamento da jangada pneumática.

Artigo 118.º

Acesso às jangadas pneumáticas

1 — Nas jangadas pneumáticas deve existir, pelo menos numa das entradas, uma rampa de acesso semi-rígida que permita subir desde a água à jangada e concebida de forma que, em caso de avaria, não permita que a jangada se esvazie consideravelmente e, no caso de jangadas pneumáticas com dispositivo de arriar, a rampa de acesso deve ser instalada na entrada oposta aos cabos de amarração ao navio e aos meios de embarque.

2 — As entradas das jangadas que não possuam rampa de acesso devem ter uma escada de embarque e o último degrau desta deve situar-se pelo menos 0,4 m abaixo da linha de flutuação da jangada pneumática.

3 — A jangada pneumática deve possuir, no seu interior, os meios necessários destinados a ajudar as pessoas a passar da escada para a jangada.

Artigo 119.º

Estabilidade das jangadas pneumáticas

1 — As jangadas pneumáticas devem ser construídas de modo a manter a sua estabilidade no mar depois de completamente insufladas e a flutuar com as capotas abatíveis levantadas.

2 — A estabilidade da jangada pneumática deve permitir-lhe que:

- a) Quando invertida, possa ser endireitada por uma pessoa no mar em águas calmas.
- b) Quando com lotação completa, possa ser rebocada a uma velocidade de 3 nós em águas tranquilas.

Artigo 120.º

Acessórios das jangadas pneumáticas

1 — A resistência do conjunto formado pelo cabo e acessórios que compõem o sistema de disparo, exceptuando o troço de cabo de disparo enfraquecido (*weak link*) previsto no n.º 2 do artigo 115.º, não deve ser inferior a 10,0 kN, para as jangadas pneumáticas autorizadas a transportar nove ou mais pessoas, e inferior a 7,5 kN, para as restantes.

2 — No tecto da capota abatível da jangada pneumática deve haver uma lâmpada de controlo manual, visível pelo menos a 2 milhas, em noite com boa visibilidade e durante um período não inferior a doze horas, e, se a luz for intermitente, deve emitir, no mínimo, 50 relâmpagos por minuto nas primeiras duas horas e operar num período de doze horas.

3 — A lâmpada deve ser alimentada por uma bateria activada por água do mar ou por uma pilha seca e acender-se automaticamente quando a jangada pneumática insuflar, devendo a bateria ser do tipo não deteriorável quando se molhe ou humedeça dentro da jangada pneumática.

4 — Dentro da jangada pneumática deve ser instalada uma lâmpada de accionamento manual que possa funcionar continuamente durante um período de pelo menos doze horas, que acenda automaticamente quando a jangada seja insuflada e que possua intensidade suficiente para permitir ler as instruções de sobrevivência e de manutenção do equipamento.

Artigo 121.º

Contentor das jangadas pneumáticas

1 — A jangada pneumática deve estar embalada num contentor que:

- a) Seja capaz de resistir às condições rigorosas de utilização verificadas no mar;
- b) Possua flutuabilidade suficiente para, com a jangada pneumática e o seu equipamento no interior, forçar o cabo de disparo de modo a accionar o mecanismo de insuflação em situação de navio a afundar-se;

- c) Seja o mais possível estanque, exceptuando os orifícios de drenagem no fundo do invólucro.

2 — A jangada pneumática deve estar embalada no contentor, de modo que se insufla na água e fique direita e a flutuar logo que se separe do seu contentor.

3 — O contentor deve ser marcado com:

- a) O nome do construtor e a marca do fabricante;
- b) O número de série;
- c) O nome da entidade que concedeu aprovação e o número de pessoas que a jangada pode comportar;
- d) SOLAS;
- e) O tipo de embalagem de emergência;
- f) A data da última revisão;
- g) O comprimento do cabo de disparo;
- h) A altura máxima de colocação autorizada acima da linha de flutuação (altura determinada pela prova de queda);
- i) As instruções para colocação na água.

Artigo 122.º

Inscrições nas jangadas pneumáticas

As jangadas pneumáticas devem ter inscritos os seguintes elementos:

- a) O nome do fabricante e a marca comercial;
- b) O número de série;
- c) A data de fabrico (mês e ano);
- d) O nome da entidade que a aprovou;
- e) O nome e o local da estação de serviço onde foi efectuada a última revisão;
- f) O número de pessoas que pode comportar, por cima de cada abertura, em caracteres não inferiores a 100 mm de altura e de cor contrastante com a jangada pneumática.

Artigo 123.º

Jangadas pneumáticas com dispositivo de colocação na água

1 — A jangada pneumática que tenha possibilidade de utilizar dispositivo de colocação na água, quando suspensa pelo olhal de suspensão de linga, deve suportar um peso igual a:

- a) 4 vezes o peso da jangada pneumática, com lotação completa e equipamento, a uma temperatura ambiente e estabilizada da jangada de $20^{\circ}\text{C} \pm 3^{\circ}\text{C}$, sem que nenhuma das válvulas de escape funcione;
- b) 1,1 vezes o peso da jangada pneumática, com lotação completa e equipamento, a uma temperatura ambiente e estabilizada da jangada de -30°C , sem que nenhuma das válvulas de escape funcione.

2 — Os contentores rígidos das jangadas pneumáticas que sejam colocados na água por meio de um dispositivo aprovado para esse fim devem ser concebidos de modo que, no todo ou em parte, não caiam ao mar durante ou depois da insuflação da jangada pneumática.

Artigo 124.º

Equipamento adicional das jangadas pneumáticas

As jangadas pneumáticas devem ser providas do seguinte equipamento adicional, em relação ao previsto no artigo 114.º deste diploma:

- a) Um jogo de elementos que permitam efectuar as necessárias reparações e colagens nas câmaras-de-ar;
- b) Uma bomba ou fole para completar o enchimento;
- c) Navalhas de segurança em número igual ao previsto no n.º 1, alínea b), do artigo 114.º deste diploma.

CAPÍTULO 21

Jangadas rígidas

Artigo 125.º

Requisitos das jangadas rígidas

As jangadas rígidas devem satisfazer os requisitos previstos no capítulo 19 e, adicionalmente, os estabelecidos no presente capítulo.

Artigo 126.º

Construção de jangadas rígidas

1 — Na construção de jangadas rígidas a flutuabilidade deve ser assegurada por materiais apropriados com flutuabilidade própria, colocados o mais próximo possível da periferia da jangada, devendo o material flutuante ser de combustão retardada ou protegido por uma cobertura de combustão retardada.

2 — O piso da jangada deve impedir a entrada de água, mantendo os ocupantes fora de água e isolados do frio.

Artigo 127.º

Capacidade de transporte das jangadas rígidas

O número de pessoas que a jangada rígida está autorizada a transportar deve ser igual ao menor dos números seguintes:

- a) O maior número inteiro que resulte da divisão por 0,096 do volume, medido em metros cúbicos, do material flutuante multiplicado por um factor de um menos o peso específico desse material;
- b) O maior número inteiro que resulte da divisão por 0,372 da área da secção transversal horizontal do piso da jangada, medida em metros quadrados;
- c) O número de pessoas que, com um peso médio de 75 kg e envergando coletes de salvação, possam sentar-se com comodidade e espaço superior suficiente, de modo a não dificultar o funcionamento de qualquer equipamento da jangada.

Artigo 128.º

Acesso a jangadas rígidas

1 — Numa das entradas das jangadas rígidas deve existir uma rampa de acesso rígida que permita subir da água para a jangada e, no caso de jangada rígida

servida por dispositivo de colocação na água, a rampa de acesso deve estar instalada no lado oposto ao dos cabos de amarração do navio e aos meios de embarque.

2 — As entradas da jangada que não possuam rampa de acesso devem ter uma escada de embarque e o último degrau desta deve situar-se pelo menos a 0,4 m abaixo da linha de flutuação da jangada.

3 — A jangada deve possuir, no seu interior, os meios necessários destinados a ajudar as pessoas a passar da escada para a jangada.

Artigo 129.º

Estabilidade das jangadas rígidas

1 — A jangada rígida, a menos que possa flutuar com segurança sobre qualquer dos lados, deve possuir resistência e estabilidade suficientes para se endireitar automaticamente ou ser endireitada facilmente por uma pessoa em mar calmo.

2 — A estabilidade da jangada deve permitir que esta, com a lotação e equipamento completos, possa ser rebocada a uma velocidade de 3 nós em águas tranquilas.

Artigo 130.º

Acessórios das jangadas rígidas

1 — A jangada rígida deve possuir um adequado cabo de reboque e a resistência do sistema constituído por esse cabo e pelos meios de engate à jangada, exceptuando o troço de cabo de disparo enfraquecido (*weak link*) requerido pelo n.º 2 do artigo 115.º, não deve ser inferior a 10,0 kN, para jangadas autorizadas a transportar nove ou mais pessoas, e inferior a 7,5 kN, para as restantes.

2 — No tecto da cobertura abatível da jangada deve haver uma lâmpada de controlo manual, visível pelo menos a 2 milhas, em noite com boa visibilidade e durante um período não inferior a doze horas, e, se a luz for intermitente deve produzir, no mínimo, 50 relâmpagos por minuto nas primeiras duas horas e operar num período de doze horas.

3 — A lâmpada deve ser alimentada por uma bateria activada por água do mar ou por uma pilha seca, que se acenderá automaticamente quando a cobertura é armada, devendo a bateria ser do tipo não deteriorável quando se molhe ou humedeça dentro da jangada.

4 — Dentro da jangada deve ser instalada uma lâmpada de accionamento manual que possa funcionar continuamente durante um período de pelo menos doze horas, que acenda automaticamente quando se armar a cobertura e que possua intensidade suficiente de modo a permitir ler as instruções de sobrevivência e de manutenção do equipamento.

Artigo 131.º

Inscrições nas jangadas rígidas

A jangada deve estar marcada com:

- a) O nome e o porto de registo do navio a que pertence;
- b) O nome do fabricante e a marca comercial;
- c) O número de série;
- d) O nome da entidade que concedeu aprovação;
- e) O número de pessoas que está autorizada a transportar, marcado por cima de cada abertura,

em caracteres não inferiores a 100 mm de altura e de cor contrastante com a da jangada;

- f) SOLAS;
- g) O tipo de embalagem de emergência;
- h) O comprimento do cabo;
- i) A altura máxima de colocação autorizada acima da linha de flutuação (altura determinada pela prova de queda);
- j) As instruções para colocação na água.

Artigo 132.º

Jangadas rígidas com dispositivo para colocação na água

A jangada rígida que tenha possibilidade de utilizar dispositivo aprovado de colocação na água, quando suspensa pelo olhal de suspensão ou linga, deve suportar uma carga de quatro vezes o seu peso com lotação completa e equipamento.

CAPÍTULO 22

Jangadas pneumáticas de modelo simplificado

Artigo 133.º

Requisitos das jangadas pneumáticas de modelo simplificado

1 — As jangadas pneumáticas de modelo simplificado são as que, satisfazendo os requisitos previstos nos capítulos 19 e 20, possuem as seguintes características diferenciadas:

- a) Quando lançadas à água de uma altura de 6 m, devem continuar a operar satisfatoriamente;
- b) As duas camadas de material previstas na alínea a) do n.º 4 do artigo 110.º podem reduzir-se a uma única camada;
- c) A capacidade mínima prevista no n.º 1 do artigo 111.º é reduzida para quatro pessoas;
- d) São dispensadas de cumprir o disposto no artigo 113.º e nos n.ºs 1, alíneas m), o), r), s), v), z) e z'), e 3 e 4 do artigo 114.º;
- e) O número de âncoras previsto na alínea e) do n.º 1 do artigo 114.º pode ser reduzido a um;
- f) O número de abre-latas previstos na alínea g) do n.º 1 do artigo 114.º pode ser reduzido a um;
- g) O número de sinais de pára-quedas de luz vermelha previstos na alínea j) do n.º 1 do artigo 114.º pode ser reduzido a dois;
- h) O número de sinais vermelhos de mão previstos na alínea l) do n.º 1 do artigo 114.º pode ser reduzido a três;
- i) A capacidade mínima de água potável por cada pessoa prevista na primeira parte da alínea t) do n.º 1 do artigo 114.º pode ser reduzida a 0,5 l;
- j) O número de doses de medicamentos contra o enjoo previstas na alínea v) do n.º 1 do artigo 114.º pode ser reduzido a três;
- l) São dispensadas de cumprir o disposto no n.º 1 do artigo 118.º, no n.º 3 do artigo 120.º e no artigo 123.º;
- m) A lâmpada prevista no n.º 2 do artigo 120.º pode ser substituída por um reflector de radar;
- n) A marcação prevista na alínea d) do n.º 3 do artigo 121.º deve ser «NÃO SOLAS»;

- o) A marcação prevista na alínea e) do n.º 3 do artigo 121.º deve ser «EQUIPAMENTO REDUZIDO».

2 — O equipamento mínimo de uma jangada pneumática de modelo simplificado compreende:

- a) O equipamento indicado nas alíneas a), b), c), d), e), f), h), i) e n) do n.º 2 do artigo 114.º, com as reduções indicadas nas alíneas do número anterior;
- b) Dois fachos de mão que satisfaçam os requisitos previstos no capítulo 11;
- c) O equipamento previsto nas alíneas a) e b) do artigo 124.º

3 — A marcação prevista na alínea e) do n.º 3 do artigo 121.º de uma jangada pneumática com equipamento mínimo deve ser «EQUIPAMENTO MÍNIMO».

4 — As jangadas pneumáticas de modelo simplificado a que seja exigido sistema de libertação automática devem cumprir o disposto no artigo 115.º

CAPÍTULO 23

Jangadas pneumáticas abertas reversíveis

Artigo 134.º

Generalidades

As jangadas pneumáticas abertas reversíveis devem:

- a) Ser construídas utilizando mão-de-obra especializada e materiais adequados;
- b) Resistir ao desgaste, quando colocadas ao ar livre, sob temperaturas de -18°C a $+65^{\circ}\text{C}$;
- c) Ter capacidade para ser utilizadas sob temperaturas do ar de -18°C a $+65^{\circ}\text{C}$ e da água de -1°C a $+30^{\circ}\text{C}$;
- d) Ser resistentes à corrosão e não se degradarem em contacto com a água do mar, os óleos ou os fungos;
- e) Ser estáveis e manter a forma, quando insufladas e completamente carregadas.

Artigo 135.º

Construção

1 — A jangada pneumática aberta reversível deve ser construída de modo que, quando lançada à água de uma altura de 10 m, o seu equipamento continue a operar satisfatoriamente, e, se for colocada a uma altura superior a 10 m acima da linha de água, deverá ser do tipo das submetidas a ensaios de queda com resultados positivos de altura pelo menos igual à referida.

2 — A jangada pneumática a flutuar deve resistir a saltos repetidos dados de pelo menos 4,5 m de altura.

3 — A jangada pneumática e os seus acessórios devem ser concebidos de forma a suportar um reboque à velocidade de 3 nós, em águas calmas, com lotação completa e equipamento e com a âncora flutuante largada.

4 — A jangada pneumática, quando completamente insuflada, deve permitir o embarque a partir da água, qualquer que seja o lado que insufe.

5 — A câmara de flutuação principal da jangada pneumática deve estar dividida em, pelo menos, dois compartimentos separados, cada um dos quais se insuflará com válvula de retenção própria.

6 — As câmaras de flutuação da jangada pneumática devem estar dispostas de modo que, se qualquer dos compartimentos sofrer avaria e não se insuflar, os compartimentos intactos possam sustentar o número de pessoas que a jangada possa transportar, cada uma delas com peso de 75 kg e sentadas na posição normal, com bordo livre positivo em toda a periferia da jangada pneumática.

7 — O piso de jangada pneumática deve ser impermeável à água.

8 — A jangada pneumática deve ser insuflada com gás não tóxico e a insuflação deve estar completa em um minuto, a temperatura ambiente entre 18°C e 20°C, ou em três minutos, a uma temperatura ambiente de -18°C.

9 — Uma vez insuflada, a jangada pneumática, com lotação completa e equipamento, deve conservar a sua forma.

10 — Cada compartimento insuflado deve resistir a aumentos de pressão iguais a pelo menos três vezes a pressão de serviço e, por meio de válvulas de escape ou de limitadores de alimentação de gás, deve também evitar que a pressão atinja o dobro da pressão de serviço.

11 — As câmaras de flutuação devem possuir uma cor bem visível em pelo menos 25 % da sua superfície, admitindo-se que essa cor seja aplicada nas bolsas de água referidas no n.º 5 do artigo 136.º

12 — O número de pessoas que a jangada pneumática está autorizada a transportar é igual ao menor dos números seguintes:

- a) O maior número inteiro obtido dividindo por 0,075 o volume, medido em metros cúbicos, das câmaras-de-ar principais (para este efeito não se incluirá o volume dos bancos, quando existam); ou
- b) O maior número inteiro obtido dividindo por 0,304 a área da secção interna transversal horizontal da jangada pneumática (incluindo para este efeito o ou os bancos, quando existam), medida em metros quadrados, até ao bordo interior das câmaras-de-ar; ou
- c) O número de pessoas que, com um peso médio de 75 kg e envergando coletes de salvação, possam sentar-se dentro das câmaras-de-ar sem prejudicar o funcionamento de qualquer equipamento da jangada pneumática.

13 — As jangadas pneumáticas abertas devem possuir capacidade não inferior a 4 ou superior a 65 pessoas, calculada de acordo com os requisitos previstos no n.º 12 deste artigo.

Artigo 136.º

Acessórios da jangada pneumática

1 — Em volta de uma jangada pneumática aberta reversível deve haver grinaldas firmemente fixadas no interior e no seu exterior.

2 — A jangada deve ser equipada com uma retenida resistente, de comprimento adequado à insuflação automática quando atinja água.

3 — A resistência do conjunto formado pelo cabo e pelos acessórios que compõem o sistema de disparo, exceptuando o troço de cabo de disparo enfraquecido (*weak link*), não deve ser inferior:

- a) A 7,5 kN, para as jangadas pneumáticas que transportem até 8 pessoas;

- b) A 10,0 kN, para as jangadas pneumáticas que transportem de 9 a 30 pessoas;
- c) A 15,0 kN, para as jangadas pneumáticas que transportem mais de 30 pessoas.

4 — A jangada pneumática deve possuir uma ou duas rampas de acesso desde a água, conforme a capacidade seja respectivamente inferior ou igual a 30 pessoas ou superior.

5 — A jangada pneumática deve ser equipada com bolsas de água satisfazendo os seguintes requisitos:

- a) A secção transversal das bolsas de água deve ter a forma de um triângulo isósceles e a base do triângulo deve estar ligada ao lado de baixo da jangada;
- b) A concepção das bolsas deve permitir que estas se encham até cerca de 60 % da sua capacidade num período de quinze a vinte e cinco segundos depois do lançamento;
- c) As bolsas de água devem ter capacidade conjunta compreendida entre 125 l e 150 l, nas jangadas com capacidade até 10 pessoas, e de $(12 \times N)/l$ (N = número de pessoas), nas jangadas com capacidade superior a 10 pessoas;
- d) As bolsas de água devem estar ligadas por todos os lados às câmaras de flutuação quer superiores quer inferiores;
- e) As bolsas de água devem ser distribuídas de forma simétrica em relação à circunferência que constitui o perímetro da jangada, mas suficientemente separadas, de modo a permitir o escape do ar.

6 — A jangada pneumática deve possuir uma ou duas válvulas automáticas de esgoto de cada um dos lados, conforme a sua capacidade seja respectivamente igual ou inferior a 30 pessoas ou superior.

Artigo 137.º

Equipamento

1 — O equipamento de uma jangada pneumática aberta reversível compreende:

- a) Um anel de borracha de salvação ligado a uma retenida flutuante com pelo menos 30 m de comprimento, que resista a uma carga de tracção de 1,0 kN;
- b) Uma navalha ligada a um flutuador e a um fiel colocados numa bolsa exterior na câmara de flutuação superior, adjacente ao cabo de disparo e em situação de poder cortá-lo, devendo haver uma segunda navalha nas jangadas autorizadas a transportar mais de 12 pessoas;
- c) Um vertedouro flutuante ou dois, consoante a jangada tenha capacidade para transportar até 12 pessoas ou mais de 12, respectivamente;
- d) Duas esponjas;
- e) Uma âncora flutuante fixa permanentemente à jangada, de modo que quando esta insufla ou flutue se mantenha orientada ao vento, o mais estável possível;
- f) Dois remos flutuantes;
- g) Um conjunto de primeiros socorros guardados em caixa à prova de água que possa ser fechada hermeticamente depois de usada;

- h) Um apito ou meio equivalente para emitir sinais acústicos;
- i) Dois sinais tipo facho de mão, conformes aos previstos no capítulo 11;
- j) Uma lanterna eléctrica à prova de água capaz de ser utilizada para sinais Morse e ainda um jogo de pilhas e uma lâmpada sobressalente guardados numa caixa à prova de água;
- k) Um jogo de utensílios para efectuar reparações e colagens em câmaras-de-ar;
- l) Uma bomba de enchimento ou um fole.

2 — O equipamento deve ser guardado num pacote que, se não fizer parte integrante da jangada ou não estiver ligado a esta de forma permanente, deve ser instalado e amarrado à jangada, capaz de flutuar na água durante pelo menos trinta minutos sem danificar o seu conteúdo.

Artigo 138.º

Contentor das jangadas pneumáticas abertas reversíveis

1 — A jangada pneumática deve estar embalada num contentor que:

- a) Seja capaz de resistir às condições rigorosas de utilização existentes no mar;
- b) Possua fluviabilidade suficiente para, com a jangada pneumática e seu equipamento no interior, forçar o cabo de disparo de modo a accionar o mecanismo de insuflação na situação de navio a afundar-se;
- c) Seja estanque, exceptuando os orifícios de drenagem no fundo do invólucro.

2 — O contentor deve ser marcado com:

- a) O nome do construtor e a marca do fabricante;
- b) O número de série;
- c) O nome da entidade que concedeu a aprovação e a lotação da jangada;
- d) A indicação «NÃO SOLAS — REVERSÍVEL»;
- e) A data da última revisão;
- f) O comprimento do cabo de disparo;
- g) A altura máxima de colocação acima da linha de flutuação (altura determinada pela prova de queda);
- h) As instruções para colocação na água.

Artigo 139.º

Inscrições nas jangadas pneumáticas abertas reversíveis

A jangada pneumática deve estar marcada com:

- a) O nome do fabricante e a marca comercial;
- b) O número de série;
- c) A data de fabrico (mês e ano);
- d) O nome da entidade que a aprovou;
- e) O nome e o local da estação de serviço onde foi efectuada a última revisão;
- f) A lotação no topo de cada câmara de flutuação, em caracteres não inferiores a 100 mm de altura e de cor contrastante com a das câmaras de flutuação.

SECÇÃO IV

Embarcações de socorro

CAPÍTULO 24

Embarcações de socorro

Artigo 140.º

Requisitos gerais

1 — Sem prejuízo do disposto no presente capítulo, as embarcações de socorro devem satisfazer os requisitos previstos nos artigos 86.º, 87.º, 88.º, 89.º, 90.º, 91.º e 92.º, n.ºs 1 a 8, inclusive, 10, alíneas a) e b), 11, 12 e 15, e no artigo 94.º, n.ºs 1 e 2.

2 — As embarcações de socorro podem ser de tipo rígido, pneumático ou combinar os dois tipos e devem:

- a) Ter um comprimento superior a 3,8 m, mas inferior a 8,5 m;
- b) Ser capazes de acomodar pelo menos cinco pessoas sentadas e uma deitada.

3 — As embarcações de socorro combinadas com partes rígidas e pneumáticas devem cumprir os requisitos específicos da presente regra.

4 — Quando uma embarcação de socorro não possua suficiente toso, é obrigatória uma cobertura de proa que cubra pelo menos 15 % do seu comprimento.

5 — As embarcações de socorro devem poder manobrar a uma velocidade até 6 nós e manter esta velocidade durante pelo menos quatro horas.

6 — As embarcações de socorro devem possuir suficiente mobilidade e manobrabilidade em mar aberto, de modo a permitir recuperar pessoas dentro de água, a reunir jangadas pneumáticas e a rebocar a jangada de maior capacidade a bordo do navio, ainda que carregada com a lotação completa e equipamento ou equivalente, à velocidade mínima de 2 nós.

7 — A embarcação de socorro deve possuir um motor fixo ou fora de borda.

8 — Se a embarcação de socorro for equipada com um motor fora de borda, o leme e a cana do leme devem fazer parte integrante do motor.

9 — Sem prejuízo do disposto no n.º 1 do artigo 91.º, numa embarcação de socorro pode ser instalado um motor fora de borda, funcionando a gasolina e possuindo um sistema de alimentação aprovado, desde que os tanques do combustível tenham uma protecção especial contra incêndio e explosão.

10 — As embarcações de socorro devem possuir dispositivos para reboque instalados de forma permanente e com resistência suficiente para reunir e rebocar as jangadas, conforme o previsto no n.º 6 deste artigo.

11 — As embarcações de socorro devem possuir compartimentos e caixas estanques para guardar os componentes pequenos do seu equipamento.

Artigo 141.º

Equipamento das embarcações de socorro

1 — Os componentes do equipamento de uma embarcação de socorro, à excepção dos croques, que devem estar livres para ser utilizados, devem ser fixados com fiéis no interior da embarcação e guardados em caixas ou compartimentos seguros com abraçadeiras ou quaisquer outros meios equivalentes e adequados.

2 — O equipamento de uma embarcação de socorro deve ser guardado de modo a não perturbar qualquer

operação de arriar ou de recuperar a embarcação e todos os componentes desse equipamento devem ser, o mais possível, leves e de pequenas dimensões e estar embalados de forma apropriada e compacta.

3 — Do equipamento das embarcações de socorro deve constar:

- a) Um número suficiente de remos para efectuar movimento a vante em águas tranquilas e por cada remo existente deve haver um tolete, forquetas ou meios equivalentes, devendo os toletes e as forquetas estar amarrados à embarcação com fiel ou correntes;
- b) Dois vertedouros flutuantes;
- c) Uma agulha de governo em funcionamento montada numa bitácula com iluminação ou provida de fonte conveniente de iluminação;
- d) Uma âncora flutuante com cabo-guia e bóia de arinque com resistência adequada e comprimento não inferior a 10 m;
- e) Uma boça de comprimento e resistência suficientes, ligada ao sistema de libertação previsto no n.º 11 do artigo 92.º e colocada na extremidade de vante da embarcação de socorro;
- f) Uma retenida flutuante com comprimento mínimo de 50 m e com resistência suficiente para rebocar uma jangada pneumática, de acordo com o disposto no n.º 6 do artigo 140.º;
- g) Uma lanterna eléctrica estanque que possa ser utilizada para emissão de sinais Morse, juntamente com um jogo de pilhas sobressalentes e uma lâmpada de reserva dentro de invólucro estanque;
- h) Um apito ou sinal acústico equivalente;
- i) Uma caixa de primeiros socorros capaz de fechar hermeticamente depois de utilizada;
- j) Dois anéis de salvação com retenida flutuante de pelo menos 30 m;
- k) Um projector que permita iluminar de noite um objecto de cor clara, com o tamanho de 18 m, a uma distância de 180 m, durante um período total de seis horas, e que funcione, no mínimo, durante três horas seguidas;
- l) Um reflector de radar eficiente;
- m) Um mínimo de duas ajudas térmicas satisfazendo os requisitos do capítulo 9 ou ajudas térmicas suficientes para 10 % do número de pessoas que a embarcação possa acomodar, se a percentagem resultar num número superior.

4 — Além do equipamento previsto nas alíneas do número anterior, as embarcações de socorro rígidas devem ainda possuir:

- a) Um croque;
- b) Um balde;
- c) Uma navalha e um machado.

5 — Além do equipamento previsto nas alíneas do n.º 3 deste artigo, as embarcações de socorro insufláveis devem também possuir:

- a) Uma navalha com flutuador;
- b) Duas esponjas;
- c) Um fole ou uma bomba eficaz de funcionamento manual;
- d) Uma caixa adequada com um jogo de sobressalentes para reparar furos;
- e) Um croque de segurança.

Artigo 142.º

Requisitos adicionais para as embarcações de socorro pneumáticas

1 — As embarcações de socorro pneumáticas são dispensadas de cumprir o disposto nos n.ºs 3 e 5 do artigo 86.º

2 — As embarcações de socorro pneumáticas devem ser concebidas de modo que, quando suspensas por cabo de brinco ou de gato, possuam:

- a) Resistência e rigidez suficientes para efectuar as operações de colocação na água e de recuperação com a carga completa de pessoas e equipamento;
- b) Resistência suficiente para suportar a carga correspondente a quatro vezes o peso da embarcação, com a carga completa de pessoas e equipamento e à temperatura ambiente de 20°C $\pm$ 3°C e com as válvulas de escape operativas;
- c) Resistência suficiente para suportar a carga correspondente a 1,1 vezes o peso da embarcação, com a carga completa de pessoas e equipamento e à temperatura ambiente de -30°C e com as válvulas de escape operativas.

3 — As embarcações de socorro pneumáticas devem ser construídas de modo a poderem resistir à intempérie:

- a) Quando colocadas em convés aberto de um navio a navegar no mar;
- b) Durante 30 dias a flutuar, em qualquer condição de mar.

4 — Sem prejuízo do disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 94.º, na embarcação de socorro pneumática deve estar marcado o número de série, o nome do fabricante e a data de fabrico.

5 — A flutuabilidade da embarcação de socorro pneumática deve ser assegurada por uma câmara-de-ar única, subdividida em pelo menos cinco compartimentos distintos e de volume aproximado, ou por duas câmaras-de-ar distintas, em que o volume total de uma não deve ser superior a 60 % do volume da outra, devendo as câmaras-de-ar ser concebidas de modo que, se um dos compartimentos se avariar, o outro possa suportar o peso total das pessoas que a embarcação de socorro está autorizada a acomodar, pesando em média 75 kg, sentadas na posição normal, e nesta circunstância mantenha um bordo livre positivo em toda a sua periferia.

6 — As câmaras-de-ar que rodeiem a embarcação de socorro pneumática devem apresentar, quando cheias, um volume que não seja inferior a 0,17 m³ por cada pessoa que a embarcação esteja autorizada a acomodar.

7 — Cada compartimento de flutuação de uma embarcação de socorro pneumática deve possuir uma válvula sem retorno destinada a insuflação manual e meios que permitam o seu esvaziamento e ainda uma válvula de segurança.

8 — No fundo das embarcações de socorro pneumáticas insufladas, e em outros pontos vulneráveis do seu exterior, deve haver protectores antiabrasivos.

9 — Se a embarcação de socorro pneumática possuir painel de popa (para apoio do motor), este não deve estar a uma distância do extremo da popa superior a 20 % do comprimento total da embarcação.

10 — Nas embarcações de socorro pneumáticas devem existir reforços apropriados para amarrar os cabos à proa e à popa e grinaldas ao redor do exterior e interior da embarcação.

11 — As embarcações de socorro pneumáticas devem ser mantidas permanentemente na condição de insufladas.

SECÇÃO V

Colocação a bordo e na água das embarcações de sobrevivência e de socorro

CAPÍTULO 25

Colocação a bordo das embarcações de sobrevivência

Artigo 143.º

Colocação a bordo das embarcações de sobrevivência

1 — As embarcações de sobrevivência devem ser colocadas a bordo:

- a) De modo que as próprias embarcações ou os seus berços não interfiram nas operações de arriar de outras embarcações de sobrevivência ou de socorro situadas em local diferente;
- b) Tão próximas da superfície da água quanto o possível e em segurança e, no caso de as embarcações de sobrevivência não serem jangadas destinadas a ser colocadas na água por lançamento pela borda, as embarcações de sobrevivência na posição de embarque devem ficar, no mínimo, 2 m acima da linha de flutuação, com o navio na condição de carregado sob condições desfavoráveis de caimento e adornado até 20º, a cada bordo ou até ao ângulo em que a borda do convés exposto ao tempo começa a submergir, conforme o que for menor;
- c) De maneira que, na situação de contínua prontidão, dois tripulantes possam executar as operações de embarque e de colocação na água em menos de cinco minutos;
- d) Com o equipamento completo, conforme vem estabelecido neste Regulamento;
- e) Sempre que possível, numa situação resguardada e protegida de avarias ocasionadas por fogo ou por explosão.

2 — As embarcações salva-vidas destinadas a ser arriadas pelo costado do navio devem ser colocadas o mais possível afastadas da hélice.

3 — Nos navios de carga de comprimento compreendido entre 80 m e 120 m, a embarcação salva-vidas deve ser colocada de modo que a popa da embarcação esteja a uma distância da hélice igual ou superior ao seu comprimento.

4 — Nos navios de carga de comprimento igual ou superior a 120 m e nos navios de passageiros de 80 m de comprimento ou mais, as embarcações salva-vidas devem ser colocadas de modo que a sua popa esteja afastada da popa do navio pelo menos 1,5 vezes o seu comprimento.

5 — Os navios devem, sempre que possível, acondicionar as embarcações salva-vidas em posição abrigada das más condições de mar.

6 — As embarcações salva-vidas devem estar colocadas a bordo fixas aos dispositivos de colocação na água.

7 — Para além de satisfazerem os requisitos previstos nos capítulos 19 a 23, as jangadas devem estar colocadas a bordo de modo a poderem ser libertadas manualmente dos seus dispositivos de fixação e, quando não providas de turcos, devem ser colocadas a bordo de forma a poderem ser lançadas à água de maneira segura, mesmo nas piores condições de balanço.

8 — As jangadas providas de turcos devem ser colocadas ao alcance dos gatos de suspensão, a menos que o navio seja dotado com meios de transbordo que se mantenham operativos dentro dos limites de caimento e de adorno previstos na alínea b) do n.º 1 deste artigo e devidos ao movimento do navio ou a corte de energia.

9 — Se a cada bordo do navio não houver jangadas com capacidade conjunta para todas as pessoas embarcadas e em condições capazes de ser lançadas por qualquer dos bordos, as jangadas destinadas a ser colocadas na água por lançamento pela borda devem estar colocadas de modo a ser facilmente transferidas de um para outro bordo do navio.

CAPÍTULO 26

Colocação a bordo das embarcações de socorro

Artigo 144.º

Colocação a bordo das embarcações de socorro

As embarcações de socorro devem ser colocadas a bordo:

- a) De modo a estarem prontas para colocação na água em menos de cinco minutos;
- b) Numa posição adequada para colocação na água e ou para recuperação;
- c) De modo que as próprias embarcações ou os seus dispositivos de fixação a bordo não interfiram na operacionalidade de qualquer outra embarcação de sobrevivência ou dispositivo de colocação na água;
- d) De forma a cumprirem-se os requisitos do capítulo 25, no caso de serem simultaneamente embarcações salva-vidas.

CAPÍTULO 27

Dispositivos para colocação na água e para embarque das embarcações de sobrevivência ou de socorro

Artigo 145.º

Requisitos gerais

1 — Os dispositivos de lançamento à água e os mecanismos de arriar e de recuperação das embarcações de sobrevivência ou de socorro devem ser concebidos de modo que as referidas embarcações, com o seu equipamento completo, possam ser arriadas com segurança na condição de caimento até 10º ou de adorno até 20º, tenham ou não a bordo a lotação completa.

2 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, o dispositivo de colocação na água das embarcações salva-vidas utilizadas nos navios-tanques, químicos e de gás, com um ângulo de inclinação desfavorável de 20º, calculado de acordo com a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, e Protocolo de 1978, deve poder operar com uma inclinação máxima no bordo mais baixo do navio.

3 — Os dispositivos de colocação na água não devem depender de outros meios que não sejam a gravidade ou a energia mecânica acumulada independente das fontes de energia do navio e devem poder manobrar a embarcação de sobrevivência ou de socorro na condição repleta de pessoas e equipamento ou de completamente leve.

4 — Os dispositivos de colocação na água devem ser concebidos de modo que uma só pessoa os possa manobrar de uma posição situada no convés ou dentro da embarcação de sobrevivência ou de socorro, devendo uma ou outra ser visível à pessoa que manobra o mecanismo de colocação na água situado no convés.

5 — Os dispositivos de colocação na água devem ser concebidos de modo que a sua manutenção se reduza ao mínimo, devendo as partes que os compõem ser objecto de regular e fácil manutenção, a efectuar pela tripulação do navio.

6 — Os guinchos do dispositivo de colocação na água devem ter resistência suficiente, que permita poderem suportar:

- a) Um ensaio estático com prova de esforço não inferior a 1,5 vezes a carga máxima de funcionamento;
- b) Um ensaio dinâmico com prova de esforço não inferior a 1,1 vezes a carga máxima de funcionamento, à velocidade máxima de descida.

7 — O sistema de colocação e os seus acessórios, excluídos os dos guinchos, devem ter resistência suficiente, de modo a aguentarem uma prova de esforço estática com ensaio não inferior a 2,2 vezes a carga máxima de carregamento.

ANEXO N.º 2



MINISTÉRIO DO EQUIPAMENTO, DO PLANEAMENTO E DA ADMINISTRAÇÃO DO TERRITÓRIO
DIRECÇÃO-GERAL DE PORTOS, NAVEGAÇÃO E TRANSPORTES MARÍTIMOS

CERTIFICADO DE APROVAÇÃO

Tipo / Individual (*)

Nº _____

EQUIPAMENTO / MATERIAL (*)

Certifico que a pedido de:

o equipamento/material:

fabricado por:

foi aprovado pela Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos, nos termos da legislação em vigor, e satisfaz as seguintes especificações:

podendo ser instalado em embarcações nacionais com a seguinte classificação:

(**) Validade: ____ / ____ / ____

Data:

O Director-Geral

(*) Riscar o que não interessa

(**) Aplicável apenas na aprovação tipo, podendo, neste caso, o certificado ser retirado caso se verifique que os equipamentos ou materiais não correspondem ao protótipo que serviu de base à aprovação.

Decreto-Lei n.º 192/98

de 10 de Julho

Em 1973, foi adoptada em Londres a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (Internacional Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 — MARPOL 73/78), que tem como objectivo prevenir e evitar todas as formas de poluição provocados por navios no mar.

As normas da referida Convenção foram explanadas ao longo de cinco anexos, e destinavam-se a eliminar a poluição do meio marinho pelos hidrocarbonetos, por substâncias líquidas nocivas transportadas a granel, substâncias prejudiciais transportadas por via marítima em embalagens, contentores, tanques portáteis, camiões-tanques e vagões-cisternas, por esgotos sanitários dos navios, por lixo dos navios, quer utilizando meios preventivos, quer accionando meios de controlo dirigidos a navios em risco de poluição.

Em 1978, foi aprovado um Protocolo à Convenção destinado a introduzir alterações como forma de actualizar e de aperfeiçoar algumas das regras da Convenção e que veio a facilitar a sua entrada em vigor em 1 de Outubro de 1983.

Portugal aderiu à Convenção (MARPOL 73/78) pelo Decreto do Governo n.º 25/87, de 10 de Julho, e às suas emendas por diplomas subsequentes, tornando-se por isso necessário levar a cabo na ordem jurídica interna a regulamentação da Convenção, como forma de aplicar e executar as regras nela previstas, destinadas a minimizar a poluição do meio marinho.

Atendendo a que a poluição do mar por hidrocarbonetos e outras substâncias e produtos poluentes, provocada pelos navios, toca uma multiplicidade de áreas, com especificidades próprias, da competência de diversos ministérios, importa identificar, de modo expresse e claro, quais os órgãos que terão a seu cargo dar cumprimento às disposições da Convenção.

De facto, o cumprimento das disposições da Convenção envolverá o Ministério dos Negócios Estrangeiros em matérias ligadas à cooperação técnica entre as Partes Contratantes da Convenção, o Ministério da Defesa Nacional no domínio da fiscalização da navegação, o Ministério do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território em tudo o que respeita à segurança das embarcações e o Ministério do Ambiente no que respeita à homologação dos produtos de combate à poluição.

Assim:

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

Artigo 1.º

Objecto

O presente diploma determina quais os ministérios competentes para aplicar as regras previstas na Convenção MARPOL 73/78 e estabelece as respectivas competências.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

Para efeitos do presente diploma, entende-se que a Convenção MARPOL 73/78, a que Portugal aderiu, abrange:

- a) Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973;

- b) Protocolo I — Disposições respeitantes aos relatórios sobre incidentes envolvendo substâncias prejudiciais;
- c) Protocolo II — Arbitragem;
- d) Anexo I — Regras para a prevenção da poluição por hidrocarbonetos;
- e) Anexo II — Regras para o controlo da poluição por substâncias líquidas nocivas transportadas a granel;
- f) Anexo III — Regras para a prevenção da poluição por substâncias prejudiciais transportadas por via marítima em embalagens, contentores, tanques portáteis, camiões-tanques e vagões-cisternas;
- g) Anexo IV — Regras para a prevenção da poluição por esgotos sanitários dos navios;
- h) Anexo V — Regras para a prevenção da poluição por lixo dos navios;
- i) Protocolo de 1978 — Relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973;
- j) Emendas adoptadas tacitamente em conformidade com o previsto na Convenção.

Artigo 3.º

Ministérios competentes

A aplicação e execução das regras previstas na Convenção MARPOL 73/78 são da competência dos seguintes Ministérios:

- a) Ministério dos Negócios Estrangeiros (MNE);
- b) Ministério da Defesa Nacional (MDN);
- c) Ministério do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território (MEPAT);
- d) Ministério do Ambiente (MA).

Artigo 4.º

Competência do MNE

Ao MNE compete:

- a) Implementar e coordenar os procedimentos inerentes à cooperação técnica entre as Partes da Convenção, conforme previsto no seu artigo 17.º;
- b) Promover a participação nacional na arbitragem de eventuais conflitos entre Partes da Convenção, como previsto no artigo 10.º da Convenção.

Artigo 5.º

Competência do MDN

Ao MDN compete:

- a) Efectuar a fiscalização e vigilância das águas sob jurisdição nacional, elaborando os respectivos relatórios e autos de notícia e instruindo os processos de contra-ordenação, em matéria de ilícitos de poluição marítima;
- b) Desembaraçar os navios nacionais e estrangeiros em portos nacionais;
- c) Colaborar na investigação de acidentes marítimos, dos quais resultem danos no meio marítimo.

Artigo 6.º

Competência do MEPAT

Ao MEPAT compete:

- a) Inspeccionar e certificar os navios de bandeira portuguesa;
- b) Participar na elaboração das emendas à Convenção, nos termos nela previstos;
- c) Efectuar, em colaboração com o MDN, quando tal se justifique, o processamento dos relatórios de acidentes recebidos;
- d) Colaborar nos procedimentos que forem estabelecidos no âmbito da cooperação técnica, conforme previsto no artigo 17.º da Convenção;
- e) Investigar os acidentes que ocorram nos navios ou por eles provocados conforme estipulado no artigo 12.º da Convenção, no que concerne aos aspectos de segurança dos navios;
- f) Promover a instalação dos sistemas de recepção e descarga dos produtos residuais nos portos nacionais, conforme previsto na Convenção;
- g) Estabelecer as comunicações com a Organização Marítima Internacional (IMO), de acordo com as suas competências.

Artigo 7.º

Competência do MA

Ao MA compete:

- a) Sugerir formas de colaboração entre os diversos departamentos, por forma a promover o mais eficaz combate à poluição marítima;
- b) Homologar os produtos utilizados no combate à poluição por imersão no mar, devendo ser pedido parecer prévio ao Ministério da Saúde.

Artigo 8.º

Regulamentação facultativa

O anexo IV, de natureza não obrigatória, será objecto de legislação facultativa que determinará as condições da sua entrada em vigor.

Artigo 9.º

Regulamentação da Convenção

A regulamentação específica da Convenção e de cada um dos seus anexos, nomeadamente as regras técnicas complementares estabelecidas, bem como a fixação das taxas devidas pela execução de serviços, será publicada pelo Ministério competente.

Artigo 10.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor 60 dias após a sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 26 de Fevereiro de 1998. — *António Manuel de Oliveira Guterres* — *Jaime José Matos da Gama* — *José Veiga*

Simão — João Cardona Gomes Cravinho — Elisa Maria da Costa Guimarães Ferreira.

Promulgado em 22 de Maio de 1998.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 29 de Maio de 1998.

O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres*.

Decreto-Lei n.º 193/98

de 10 de Julho

Na sequência de graves acidentes marítimos com elevada perda de vidas humanas, provocados por deficiências com origem na gestão dos navios e das companhias exploradoras em aspectos vitais para a segurança, a Organização Marítima Internacional (OMI) fez aprovar, através da Resolução A.741 (18) da Assembleia, de 4 de Novembro de 1993, o Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios e para a Prevenção da Poluição (Código ISM).

Considerou a OMI que, apesar de o Código ISM não ter carácter obrigatório, a sua aplicação aos navios e às companhias que os explorem contribuiria para reduzir o número de acidentes marítimos, em benefício da diminuição de perdas de vidas e haveres e da redução da própria poluição marítima.

Por outro lado, nos termos do capítulo IX («Gestão para a exploração segura de navios») do anexo à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974 (SOLAS 74), ratificada pelo Decreto do Governo n.º 79/83, de 14 de Outubro, torna-se agora obrigatório, para Portugal e demais Estados Contratantes, aplicar o Código ISM aos navios abrangidos pela Convenção.

Perfilhando o entendimento seguido pela OMI, em relação à matéria atrás referenciada, a Comunidade Europeia fez aprovar o Regulamento (CE) n.º 3051/95, do Conselho, de 8 de Dezembro, relativo à gestão da segurança dos *ferries roll on/roll off* de passageiros, o qual impõe a aplicação do Código ISM em todos os Estados membros.

Resulta pois como obrigação para o Estado Português dar cumprimento aos instrumentos de direito internacional referenciados, o que se faz através do presente diploma, criando as disposições legais que permitam a aplicação do Código ISM aos navios de pavilhão nacional e às companhias que os explorem.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º e do n.º 5 do artigo 112.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objecto e âmbito

O presente diploma estabelece as disposições necessárias à aplicação do Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios e para a Prevenção da Poluição (Código ISM) aos navios de pavilhão nacional e às companhias nacionais ou estrangeiras que os explorem, nos termos do Regulamento CE n.º 3051/95 e do capítulo IX do anexo à Convenção.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente diploma, deve entender-se por:

- «Código ISM»: o Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios e para a Prevenção da Poluição, adoptado pela Resolução A.741 (18) da Assembleia, de 14 de Novembro de 1993, e anexo ao Regulamento (CE) n.º 3051/95, do Conselho, de 8 de Dezembro;
- «Convenção»: a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974 (SOLAS 74), ratificada pelo Decreto do Governo n.º 79/83, de 14 de Outubro, e o Protocolo de 1978 a que Portugal aderiu pelo Decreto do Governo n.º 78/83, da mesma data;
- «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 exploração do navio e que ao fazê-lo concordou em cumprir todos os deveres e obrigações impostos pelo Código ISM;
- «Organizações reconhecidas»: os organismos reconhecidos em conformidade com as disposições da Directiva n.º 94/57/CE, do Conselho, de 21 de Novembro, e que, em matéria respeitante ao Código ISM, tenham celebrado acordo com o ministério que tutela a segurança das embarcações, ao abrigo do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 115/96, de 6 de Agosto;
- «Entidade competente»: a Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos, adiante designada por DGPNTM, e as organizações reconhecidas nos termos da alínea anterior;
- «Sistema de gestão para a segurança (SMS)»: o sistema devidamente estruturado e documentado que permite ao pessoal da companhia executar a sua política de segurança e de protecção ambiental;
- «Documento de conformidade (DOC)»: o documento emitido a favor de uma companhia que cumpre os requisitos do Código ISM;
- «Certificado de gestão para a segurança (SMC)»: o certificado emitido para um navio significando que a companhia e a sua gestão a bordo se mostram de acordo com o SMS aprovado;
- «Verificação»: conjunto de actos destinados a verificar a conformidade do SMS com as disposições do Código ISM;
- «Não conformidade essencial»: qualquer desvio identificável que ameace seriamente as pessoas embarcadas, a segurança do navio ou o meio marinho, obrigando a imediata acção correctiva, ou qualquer situação de incumprimento efectivo e sistemático de um requisito do Código ISM.

Artigo 3.º

Condições a observar pelas companhias

No exercício da sua actividade, as companhias e os navios de pavilhão nacional por elas explorados devem,

em obediência ao disposto no Código ISM, observar o seguinte:

- a) As companhias devem desenvolver, executar e manter um SMS que se mostre conforme com os requisitos do Código ISM e seja capaz de atingir os objectivos nele definidos;
- b) As companhias devem possuir um DOC, a emitir pela entidade competente, após esta ter verificado que estão cumpridas as normas do Código ISM;
- c) Os navios de pavilhão nacional devem possuir os respectivos SMC, a emitir pela entidade competente, após estar verificado que o SMS cumpre, a bordo, as normas do Código ISM e que a companhia possui um documento de conformidade válido para aquele tipo de navio.

Artigo 4.º

Atribuição das entidades competentes

1 — Às entidades competentes cumpre emitir os documentos de conformidade e os certificados de gestão para a segurança, nos termos deste diploma.

2 — As entidades competentes devem ainda:

- a) Apoiar as companhias na aplicação do Código ISM;
- b) Verificar se o SMS está a ser cumprido em conformidade com o Código ISM e se os objectivos nele previstos têm sido alcançados.

Artigo 5.º

Solicitação do DOC e do SMC

1 — Os DOC e os SMC devem ser solicitados pelas companhias interessadas às entidades competentes, nos prazos estabelecidos na portaria a que se refere o artigo 13.º

2 — Se a companhia exploradora de um navio não for a sua proprietária, esta deve informar desse facto a entidade competente, fornecendo-lhe a identificação completa da companhia que detenha a responsabilidade da exploração do navio e eventualmente outros elementos que considere importantes.

Artigo 6.º

Emissão de um DOC a pedido de um Estado de bandeira

A DGPNTM pode emitir DOC e proceder a verificações a companhias nacionais que explorem navios de pavilhão estrangeiro, sempre que tal seja requerido pelos Estados de bandeira.

Artigo 7.º

Emissão do DOC por entidade diferente

1 — Os DOC poderão ser emitidos por entidade competente de outros Estados, nos casos em que companhias sediadas em Estados obrigados pela Convenção explorem apenas navios de pavilhão nacional ou explorando navios de diversos pavilhões incluam pelo menos um de pavilhão nacional.

2 — O disposto no número anterior carece de autorização da DGPNTM, devendo o pedido de autorização ser devidamente fundamentado e dele resultar, clara-

mente, a suficiente competência da entidade que for indicada pelo requerente.

Artigo 8.º

Validade do DOC e do SMC

1 — O DOC e o SMC são válidos por períodos de cinco anos, contados a partir da data da sua emissão.

2 — A DGPNTM pode renovar o prazo de validade dos documentos referidos no número anterior por iguais períodos, desde que se mostrem cumpridos os objectivos do Código ISM.

Artigo 9.º

Perda de validade dos DOC e dos SMC

1 — Os DOC e os SMC perdem a validade se as companhias não requererem em tempo as necessárias verificações periódicas ou intermédias ou se for detectada e provada uma não conformidade essencial com o Código ISM.

2 — A perda da validade do DOC acarreta a perda da validade dos SMC que lhe estejam associados.

3 — As companhias são obrigadas a remeter às entidades competentes os documentos que estas tenham declarado sem validade.

Artigo 10.º

Competência para declarar a perda de validade dos DOC e dos SMC

1 — A DGPNTM tem competência para declarar a perda de validade dos documentos que emitir e dos que forem emitidos pelas organizações reconhecidas nos termos do artigo 2.º, alínea d), do presente diploma.

2 — As organizações reconhecidas apenas são competentes para declarar a perda de validade dos documentos que emitirem, devendo informar de imediato a DGPNTM.

Artigo 11.º

Emissão de DOC e de SMC provisórios

1 — A entidade competente pode emitir DOC ou SMC provisórios, em casos especiais, como mudança de bandeira, de companhia ou de aquisição de novos navios pela companhia.

2 — O DOC provisório é válido por um período máximo de 12 meses, contados a partir da data da emissão.

3 — O SMC provisório é válido por um período de seis meses, podendo, todavia, ser prorrogada a sua validade por igual período.

Artigo 12.º

Casos de acidente ou de detecção de graves deficiências

1 — Em caso de acidente ou de detecção de grave deficiência no navio ou no equipamento que ponha em perigo a sua segurança, a da carga ou das pessoas embarcadas ou que possa afectar o meio marinho, as companhias devem informar de imediato as entidades competentes.

2 — Nos casos previstos no número anterior, as entidades competentes podem determinar, com base em razões fundamentadas de segurança, que seja efectuada uma verificação adicional ao navio.

Artigo 13.º

Legislação complementar

1 — A regulamentação do disposto no presente diploma, no que se refere à emissão dos certificados e respectivos modelos, e as verificações a efectuar às companhias e aos navios serão objecto de portaria a publicar pelo Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território.

2 — Pelos serviços prestados relativos às verificações e à emissão de certificados são devidas taxas, cujo montante será fixado por portaria do Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território.

Artigo 14.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor:

- a) No dia imediato ao da sua publicação, relativamente às companhias e aos navios a que se aplica o Regulamento (CE) n.º 3051/95, de 8 de Dezembro;
- b) Na data da entrada em vigor do decreto que aprova, para ratificação, o capítulo IX do anexo à Convenção, relativamente às companhias e aos navios a que este se aplica.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 26 de Fevereiro de 1998. — *António Manuel de Oliveira Guterres* — *João Cardona Gomes Cravinho*.

Promulgado em 22 de Maio de 1998.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 29 de Maio de 1998.

O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres*.

Decreto-Lei n.º 194/98

de 10 de Julho

O actual regime jurídico da cabotagem marítima nacional encontra-se fixado no Decreto-Lei n.º 368/93, de 28 de Outubro, tendo como suporte o Regulamento (CEE) n.º 3577/92, do Conselho, de 7 de Dezembro.

Nos termos do referido regulamento, entendeu-se que a aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos nos Estados membros, cabotagem marítima, seria feita de forma gradual, tendo em conta a natureza específica de determinados tráfegos e serviços.

Por outro lado, aquele regulamento veio a consagrar regimes diferentes para a cabotagem continental e para a cabotagem insular, permitindo relativamente a esta última a possibilidade de os transportes serem declarados de interesse público.

Sem perder de vista os princípios e objectivos do citado regulamento, torna-se agora necessário actualizar a legislação aplicável, no sentido de permitir aos armadores comunitários o acesso aos transportes efectuados na cabotagem nacional, fixando uma nova regulamentação para a cabotagem insular, à qual também terão acesso os armadores comunitários a partir de 1 de Janeiro de 1999.

Na cabotagem continental mantém-se o princípio da reserva a favor dos armadores nacionais e comunitários.

No que respeita à cabotagem insular, foram introduzidas alterações destinadas a permitir uma maior flexibilidade das condições operacionais, visando uma melhoria das ligações marítimas com as Regiões Autónomas e um serviço de abastecimento pautado por elevados padrões de regularidade, continuidade, frequência e qualidade.

No mesmo sentido, foi atribuído aos transportes efectuados no âmbito da cabotagem insular a natureza de «serviço público» e fixados os efeitos daí decorrentes, de que se destaca a possibilidade da celebração de contratos administrativos de transporte, caso esteja em causa o normal e regular abastecimento das Regiões Autónomas.

Atendendo ao elevado interesse sectorial deste mercado, fixou-se, desde já, o regime que vigorará a partir de 1 de Janeiro de 1999, por forma que todos os agentes económicos envolvidos tenham as indicações necessárias para orientar os seus projectos operacionais e investimentos que lhe estão associados.

Finalmente, importa referir o equilíbrio conseguido entre os interesses das Regiões Autónomas e os transportadores nacionais, sem perder de vista os limites impostos pela regulamentação comunitária.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprios das Regiões Autónomas.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º e do n.º 5 do artigo 112.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objecto

1 — O presente diploma tem por objecto regular o transporte marítimo de passageiros e de mercadorias, no âmbito da cabotagem nacional.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, entende-se por cabotagem nacional qualquer transporte de passageiros e de mercadorias efectuado entre portos nacionais.

Artigo 2.º

Cabotagem continental

1 — O transporte marítimo de passageiros e de mercadorias entre portos do continente, cabotagem continental, é reservado a armadores nacionais e comunitários e a navios de bandeira portuguesa ou de um Estado membro da União Europeia.

2 — A utilização de navios de bandeira de terceiros países, na cabotagem continental, carece de autorização do director-geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos, a conceder nos termos do artigo 5.º deste diploma.

Artigo 3.º

Cabotagem insular — Serviço público

Por força do presente diploma, o transporte marítimo de passageiros e de mercadorias efectuado entre os portos do continente e os das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, entre os portos destas e entre os portos das ilhas de cada uma das Regiões Autónomas, cabotagem insular, é considerado de interesse público.

Artigo 4.º**Cabotagem insular**

1 — O transporte marítimo de passageiros e de mercadorias, efectuado na cabotagem insular, é reservado a armadores nacionais e a navios de bandeira nacional de registo convencional.

2 — A partir de 1 de Janeiro de 1999, o transporte marítimo referido no número anterior pode também ser efectuado por armadores nacionais e comunitários, com navios registados em Portugal e nos respectivos Estados e com acesso à cabotagem desses mesmos Estados.

3 — Os armadores nacionais e comunitários que pretendam utilizar navios que não satisfaçam as condições previstas nos números anteriores devem requerer a necessária autorização ao director-geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos, a conceder nos termos do artigo seguinte.

Artigo 5.º**Utilização de navios sujeitos a autorização**

1 — Os pedidos de autorização, previstos no n.º 2 do artigo 2.º e no n.º 3 do artigo anterior, apresentados na Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos (DGPNTM) devem ser fundamentados na indisponibilidade de navios adequados com acesso à cabotagem nacional e acompanhados da seguinte informação:

- a) Nome, bandeira, porte e arqueação do navio a utilizar;
- b) Identificação do armador e do carregador/recebedor;
- c) Indicação dos portos de origem e destino e das datas previstas para o início e fim das viagens;
- d) Identificação das mercadorias e das quantidades a transportar.

4 — Das autorizações concedidas, a DGPNTM dará conhecimento aos requerentes e às autoridades aduaneiras e marítimas envolvidas.

Artigo 6.º**Transportes de carga geral ou contentorizada**

1 — Para além do cumprimento do disposto no artigo 4.º, aos armadores nacionais e comunitários que pretendam efectuar transportes de carga geral ou contentorizada entre os portos do continente e os portos das Regiões Autónomas é ainda exigida autorização a conceder pelo director-geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos, assim como a garantia da regularidade, da continuidade e da qualidade desses mesmos transportes.

2 — A garantia prevista no número anterior é assegurada mediante o cumprimento cumulativo das seguintes condições:

- a) Efectuar ligações semanais entre o continente e a Região Autónoma dos Açores ou da Madeira e vice-versa, consoante o tráfego que pratiquem;
- b) Cumprir itinerários prestabelecidos;
- c) Assegurar a continuidade do serviço pelo período mínimo de um ano;
- d) Utilizar navios exclusivamente afectos aos serviços de transporte previstos neste artigo, com

tripulação portuguesa e comunitária com domínio da língua portuguesa, e de que sejam proprietários, locatários ou afretadores em casco nu com opção de compra;

- e) Praticar fretes iguais entre o continente e cada uma das ilhas de cada Região Autónoma.

3 — Sempre que os transportes previstos no n.º 1 deste artigo respeitem ao tráfego do continente para a Região Autónoma dos Açores e desta para o continente, o itinerário deve incluir uma escala quinzenal em, pelo menos, cinco ilhas diferentes daquela Região Autónoma.

4 — Os armadores autorizados a efectuar transportes de carga geral ou contentorizada, no tráfego a que se refere o número anterior, poderão ser obrigados a cumprir uma escala mensal em todas as ilhas, ou a participar no tráfego interilhas, se estas se não mostrarem normal e regularmente abastecidas, em resultado de um serviço regular de transportes interilhas dos Açores.

Artigo 7.º**Autorização para o transporte de carga geral ou contentorizada**

Os armadores interessados em obter a autorização prevista no n.º 1 do artigo anterior devem apresentar o pedido à DGPNTM, acompanhado dos seguintes elementos:

- a) O tráfego e o itinerário a praticar;
- b) A identificação dos navios a afectar ao respectivo tráfego;
- c) Fretes a praticar.

Artigo 8.º**Revogação da autorização concedida**

1 — A autorização concedida ao abrigo do artigo anterior pode ser revogada, no caso de se verificar uma suspensão da prestação do serviço, por período superior a 15 dias, imputável ao armador.

2 — O despacho de revogação não será proferido sem que previamente se proceda à audiência prévia do armador visado.

Artigo 9.º**Contratos administrativos de transporte**

1 — O ministro responsável pelos transportes marítimos poderá determinar que sejam celebrados contratos administrativos de transporte marítimo, a fim de garantir a prestação de serviços suficientes e necessários ao normal abastecimento das Regiões Autónomas.

2 — Os contratos serão celebrados pela DGPNTM, em representação do Estado, sendo obrigatoriamente ouvidos os órgãos de governo próprios das respectivas Regiões Autónomas.

Artigo 10.º**Dever de informar**

1 — Os armadores nacionais e comunitários que efectuem transportes no âmbito da cabotagem nacional devem facultar à DGPNTM os elementos necessários à caracterização e ao conhecimento dos serviços e tráfegos praticados.

2 — O disposto no número anterior não prejudica o direito à confidencialidade ou à reserva de informação, inerentes à gestão comercial dos armadores.

Artigo 11.º

Competência sancionatória

1 — Compete à DGPNTM assegurar o cumprimento do disposto no presente diploma, bem como o processamento das contra-ordenações, cabendo ao respectivo director-geral a aplicação das sanções.

2 — O montante das coimas aplicadas, em execução do presente diploma, reverte:

- a) Em 40% para a DGPNTM;
- b) Em 60% para o Estado.

Artigo 12.º

Contra-ordenações

1 — Constitui contra-ordenação punível com coima qualquer infracção ao disposto no presente diploma e como tal tipificada nos artigos seguintes.

2 — A negligência e a tentativa são puníveis.

3 — Às contra-ordenações previstas no presente diploma é aplicável o regime geral das contra-ordenações.

Artigo 13.º

Transportes efectuados por não armadores

1 — Será aplicada a coima de montante mínimo de 100 000\$ e máximo de 750 000\$ a quem não sendo armador nacional ou comunitário efectue transportes no âmbito da cabotagem marítima nacional, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 2.º e nos n.ºs 1 e 2 do artigo 4.º deste diploma.

2 — O montante máximo da coima prevista no número anterior será de 8 000 000\$, se a infracção for praticada por uma pessoa colectiva.

Artigo 14.º

Utilização indevida de navios

1 — Será aplicada coima de montante mínimo de 100 000\$ e máximo de 750 000\$ aos armadores nacionais ou comunitários que utilizem, sem que para o efeito se encontrem autorizados, navios de pavilhão de terceiros países, ou navios que não satisfaçam as condições previstas nos n.ºs 1 e 2 do artigo 4.º, violando, respectivamente, o disposto no n.º 2 do artigo 2.º e no n.º 3 do artigo 4.º deste diploma.

2 — O montante máximo da coima prevista no número anterior será de 5 000 000\$ se a infracção for praticada por pessoa colectiva.

Artigo 15.º

Transportes não autorizados de carga geral ou contentorizada

1 — Será aplicada a coima de montante mínimo de 100 000\$ e máximo de 750 000\$ aos armadores nacionais ou comunitários que, na cabotagem insular, efectuem transportes de carga geral ou contentorizada, sem que para tal se encontrem autorizados, violando o disposto no n.º 1 do artigo 6.º deste diploma.

2 — O montante máximo da coima prevista no número anterior será de 8 000 000\$ se a infracção for praticada por pessoa colectiva.

Artigo 16.º

Não cumprimento das condições dos serviços regulares

1 — Será aplicada coima de montante mínimo de 100 000\$ e máximo de 750 000\$ aos armadores nacionais ou comunitários que não cumpram alguma ou algumas das condições de prestação de serviços regulares, em violação do disposto nos n.ºs 2, 3 e 4 do artigo 6.º deste diploma.

2 — O montante máximo da coima prevista no número anterior será de 5 000 000\$ se a infracção for praticada por pessoa colectiva.

Artigo 17.º

Dever de informar

1 — Será aplicada coima no montante mínimo de 50 000\$ e máximo de 250 000\$ ao armador nacional ou comunitário que não cumpra o dever de informar, violando o disposto no artigo 10.º deste diploma.

2 — O montante máximo da coima prevista no número anterior será de 750 000\$ se a infracção for praticada por pessoa colectiva.

Artigo 18.º

Disposição transitória

1 — Os armadores que à data da entrada em vigor deste diploma já efectuem transportes de carga geral ou contentorizada entre o continente e as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira consideram-se, para o efeito, autorizados nos termos do n.º 1 do artigo 6.º deste diploma.

2 — Os armadores referidos no número anterior dispõem de 30 dias, contados a partir da data de entrada em vigor deste diploma, para adaptarem as suas condições de operação às condições exigidas, devendo, naquele prazo, remeter à DGPNTM os respectivos elementos comprovativos.

Artigo 19.º

Aplicação do diploma nas Regiões Autónomas

A aplicação do presente diploma nas Regiões Autónomas não prejudica as competências dos respectivos órgãos de governo próprios e a sua execução é assegurada pelos respectivos governos regionais.

Artigo 20.º

Disposição revogatória

Por este diploma é revogado o Decreto-Lei n.º 368/93, de 28 de Outubro.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 26 de Fevereiro de 1998. — *António Manuel de Oliveira Guterres* — *João Cardona Gomes Cravinho*.

Promulgado em 7 de Maio de 1998.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 5 de Junho de 1998.

O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres*.

Decreto-Lei n.º 195/98**de 10 de Julho**

O elevado número de acidentes e sinistros marítimos que anualmente se registam constitui, indubitavelmente, uma constante preocupação a nível mundial, não só pela perda de vidas humanas que a eles normalmente está associada como também pelos prejuízos materiais daí decorrentes, principalmente quando se verifica a ocorrência de poluição que afecte gravemente o meio marinho e as costas de países ribeirinhos.

Na génese de tais acidentes encontram-se com grande frequência navios que não obedecem às normas internacionalmente estabelecidas em convenções, códigos e resoluções, os quais representam, assim, uma constante ameaça à segurança da navegação e um permanente risco de poluição do meio marinho. De facto, a segurança da navegação e a prevenção da poluição podem ser significativamente melhoradas pela redução da presença de navios que não obedecem às normas em águas sob jurisdição marítima nacional (navios *substandard*), através de mecanismos que obriguem à aplicação das convenções em vigor em matéria de segurança e transportes marítimos.

Consciente dos graves inconvenientes que a presença destes navios representa para as águas e costas dos países membros, o Conselho da União Europeia adoptou a Directiva n.º 95/21/CE, de 19 de Junho, relativa às normas internacionais respeitantes à segurança da navegação, à prevenção da poluição e às condições de vida e de trabalho a bordo aplicável aos navios que escalem os portos da União Europeia ou que naveguem em águas sob jurisdição dos Estados membros.

Esta directiva, cujos fundamentos assentam basicamente nos princípios estabelecidos pelo Memorando do Acordo de Paris para a Inspecção de Navios pelo Estado do Porto, de 1982, celebrado entre as autoridades marítimas dos países signatários, reconhece a necessidade de intervenção do Estado do porto, quer a nível de controlo quer em termos de inspecção (Port State Control), com vista à fiscalização da conformidade dos navios com as normas internacionais de segurança, de prevenção da poluição e das condições de vida e de trabalho a bordo, pelo facto de os Estados do pavilhão, a quem incumbe esse controlo (Flag State Control), descurem, por insuficiências determinantes em recursos humanos especializados e em recursos materiais e financeiros, a aplicação e o cumprimento daquelas normas internacionais, com as consequências graves que de tais factos normalmente advêm.

É no reconhecimento de tais factos que se revela imprescindível a existência de um quadro jurídico, uniformizado a nível comunitário, que seja harmonizador dos procedimentos de inspecção e demais regras e critérios relativos à actividade de inspecção pelo Estado do porto, nomeadamente os critérios de imobilização de navios, a fim de se assegurar uma actuação eficaz a nível dos portos da Comunidade.

Por outro lado, torna-se necessário estabelecer, de forma coerente e eficaz e sem desfigurar o ordenamento legal e administrativo existente, a actuação dos órgãos locais do Sistema da Autoridade Marítima (SAM) e da Inspecção de Navios e Segurança Marítima da Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos (DGPNTM) no quadro das matérias em apreço.

Esta preocupação constituiu um dos objectivos principais do grupo de trabalho criado pela Resolução do

Conselho de Ministros n.º 185/96, de 24 de Outubro, no qual se procedeu à devida articulação das competências, até à data dispersas, entre os diversos departamentos do Estado com responsabilidades neste domínio.

Nesse contexto, e de acordo com o estabelecido no artigo 20.º da referida directiva, os Estados membros assumiram a incumbência de publicar internamente as disposições legislativas, regulamentares e administrativas que considerarem necessárias ao seu cumprimento até 30 de Junho de 1996, pelo que se torna necessário legislar em matéria de inspecção e controlo de navios pelo Estado do porto.

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º e do n.º 5 do artigo 112.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º**Objecto**

Pelo presente diploma é aprovado o Regulamento de Inspecção de Navios Estrangeiros (RINE), realizado no âmbito do controlo de navios pelo Estado do porto, publicado em anexo ao presente diploma e que dele faz parte integrante.

Artigo 2.º**Controlo e inspecção de navios estrangeiros**

1 — O RINE dá aplicação ao disposto na Directiva n.º 95/21/CE, do Conselho, de 19 de Junho, bem como à Directiva n.º 96/40/CE, da Comissão, de 25 de Junho, as quais estabelecem os normativos e procedimentos comunitários em matéria de controlo de navios pelo Estado do porto e o modelo comum de cartão de identificação dos inspectores que efectuem inspecções pelo Estado do porto.

2 — A execução técnica das inspecções ao abrigo do controlo de navios pelo Estado do porto (Port State Control), bem como a total responsabilidade técnica resultante de tal actividade, desde a selecção de navios a inspecionar até à elaboração dos relatórios de inspecção e ao parecer técnico vinculativo que fundamenta a decisão de detenção, constitui competência da Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos através da Inspecção de Navios e Segurança Marítima (DGPNTM/INSM).

3 — O controlo de navios estrangeiros constitui competência dos capitães dos portos como órgãos locais do Sistema da Autoridade Marítima (SAM) e autoridades competentes para, nomeadamente, executar actos de soberania e demais actos administrativos em matéria de visita, imposição do fecho de barras, disciplina da navegação, condições de acesso e saída de portos e detenção e desembaraço de navios.

Artigo 3.º**Direito internacional**

O disposto no presente diploma não prejudica os poderes soberanos do Estado Português sobre o seu mar territorial em resultado das normas aplicáveis de direito internacional geral ou comum e das convenções internacionais que vigoram na ordem jurídica interna, nomeadamente no que respeita ao direito de passagem em trânsito e de passagem inofensiva, bem como ao direito de visita em águas sob a jurisdição nacional.

Artigo 4.º**Norma revogatória**

É revogado o artigo 162.º do Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de Julho.

Artigo 5.º**Entrada em vigor**

O presente diploma entra em vigor 180 dias após a sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 26 de Fevereiro de 1998. — *António Manuel de Oliveira Guterres* — *Jaime José Matos da Gama* — *José Veiga Simão* — *João Cardona Gomes Cravinho*.

Promulgado em 8 de Maio de 1998.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 5 de Junho de 1998.

O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres*.

REGULAMENTO DE INSPECÇÃO DE NAVIOS ESTRANGEIROS**CAPÍTULO I****Disposições gerais****Artigo 1.º****Objectivo e aplicação**

O presente Regulamento estabelece os procedimentos a observar pelas autoridades nacionais competentes relativos ao controlo e à inspecção de navios estrangeiros que pratiquem todos os portos nacionais, com vista a um controlo eficaz das suas condições de segurança, e tem aplicação a todo o espaço nacional.

Artigo 2.º**Definições**

Para efeitos do presente diploma, deve entender-se por:

- 1) MA — Memorando do Acordo de Paris para a Inspecção de Navios pelo Estado do Porto, assinado em Paris em 26 de Janeiro de 1982, com a redacção em vigor a 19 de Junho de 1995;
- 2) Navio — qualquer navio de mar, estrangeiro, a que se apliquem uma ou mais convenções referidas no artigo 3.º;
- 3) Inspector — o inspector da carreira de inspecção de navios da DGPNTM/INSM que cumpra os requisitos estabelecidos no anexo III ou o agente do Estado que cumpra o previsto no n.º 2 da alínea B) daquele anexo;
- 4) Inspecção — a visita a um navio para verificar a validade dos certificados e outros documentos pertinentes e as condições em que se encontra o navio, o seu equipamento e a sua tripulação, bem como as condições de vida e de trabalho da tripulação;
- 5) Inspecção alargada — a inspecção efectuada com base nas orientações não vinculativas apre-

sentadas na secção B do anexo VII a este Regulamento;

- 6) Inspecção aprofundada — uma inspecção suplementar em que o navio, o seu equipamento e a sua tripulação são, no todo ou em parte, conforme apropriado, sujeitos a uma vistoria aprofundada, nas circunstâncias especificadas no n.º 1 do artigo 11.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;
- 7) Detenção — a proibição formal de um navio sair para o mar em resultado de anomalias detectadas nos termos do presente Regulamento que, isolada ou conjuntamente, tornem o navio incapaz de navegar;
- 8) Interrupção de uma operação — a proibição formal de um navio prosseguir uma operação em resultado de anomalias detectadas que, isolada ou conjuntamente, tornem perigosa a continuação dessa operação;
- 9) Instalação *offshore* — qualquer plataforma fixa ou flutuante que opere na ou sobre a plataforma continental de um Estado membro.

Artigo 3.º**Convenções**

1 — Para efeitos do presente diploma, são as seguintes as convenções aplicáveis:

- a) A Convenção Internacional sobre Linhas de Carga, de 1966 (LC 66);
- b) A Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974 (SOLAS 74);
- 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 Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos, de 1978 (NFCSQM 78);
- e) A Convenção sobre os Regulamentos Internacionais para Evitar Abalroamentos no Mar, de 1972 (COLREG 72);
- f) A Convenção Internacional sobre Arqueação de Navios, de 1969;
- g) A Convenção sobre as Normas Mínimas a Observar nos Navios Mercantes, de 1976 (OIT n.º 147).

2 — Além dos textos originais das convenções aplicáveis, serão também considerados os protocolos, as alterações efectuadas e respectivos códigos que tenham carácter vinculativo e que estejam em vigor na data da publicação do presente diploma.

3 — O Ministério do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território (MEPAT) manterá, através dos serviços de estudo e análise das convenções, resoluções e demais textos internacionais da DGPNTM, um acompanhamento actualizado dos textos aplicáveis no âmbito do presente diploma e desenvolverá, com a colaboração das entidades com competência nas diversas matérias, as diligências necessárias aos respectivos processos de ratificação.

Artigo 4.º

Âmbito de aplicação

1 — O presente diploma aplica-se a qualquer navio estrangeiro, e respectiva tripulação, que escale ou se encontre ancorado num porto nacional ou numa instalação *offshore*.

2 — Ao efectuar uma inspecção a um navio que arvore pavilhão de Estado que não seja parte numa das convenções referidas no artigo 3.º, deve ser assegurado que o tratamento dado a esse navio e à tripulação não é mais favorável do que o reservado aos navios que arvorem pavilhão de um Estado que seja parte nessa convenção.

3 — O estabelecido no presente diploma não se aplica a navios de pesca, a navios de guerra e a unidades auxiliares da marinha de guerra, a navios de madeira de construção primitiva, a navios afectos a serviços governamentais de carácter não comercial e às embarcações de recreio não utilizadas com fins comerciais.

4 — No respeitante a navios de arqueação bruta inferior a 500 t deverão ser tomadas as medidas necessárias para garantir que esses navios não representam um perigo manifesto para a segurança, saúde e ambiente, nos termos das convenções aplicáveis na matéria, para o que deverá ser observado o estabelecido no anexo I ao presente diploma, que reproduz o anexo I ao MA.

Artigo 5.º

Autoridades competentes

1 — Para efeitos do preceituado no presente diploma, a autoridade competente para efectuar a inspecção técnica de navios estrangeiros é a DGPNTM/INSM.

2 — Quando estejam em causa navios cujas anomalias, nomeadamente na sequência de denúncia da existência das mesmas, possam representar um perigo manifesto para pessoas, para a segurança da navegação e das linhas de tráfego, nomeadamente barras de portos, e para a preservação do meio ambiente marinho, os capitães dos portos, no âmbito das suas competências, devem comunicar à DGPNTM/INSM a necessidade de uma inspecção, à qual deve ser dada máxima prioridade.

3 — Se não for possível efectuar a inspecção nos termos do artigo anterior e em tempo considerado útil pela autoridade marítima, a mesma poderá ser feita pelo capitão do porto no âmbito das competências que lhe estão atribuídas por lei e pelo presente diploma.

4 — Os capitães dos portos têm competência para efectuar a visita para a inspecção e inspecionar todos os navios não incluídos no âmbito do n.º 1 do artigo 4.º do presente diploma, bem como aqueles que, sendo abrangidos por aquele preceito, em relação aos quais ocorra a situação prevista no número anterior ou a inspecção seja determinada por razões relacionadas com o risco de vidas e riscos para o meio ambiente, matérias de segurança interna, de índole judicial e de polícia criminal ou, nomeadamente, factores relativos a razões de disciplina e determinações em matéria de navegação.

5 — Nos casos referidos no número anterior, dos quais deve ser dado total conhecimento ao cônsul do Estado de bandeira, as despesas efectuadas pela autoridade marítima com as inspecções serão suportadas pelo proprietário ou armador do navio.

Artigo 6.º

Objectivos de inspecção

A DGPNTM/INSM realizará anualmente um número total de inspecções correspondente, no mínimo, a 25 % da média do número de navios que tenham escalado os portos nacionais durante os últimos cinco anos anteriores ao da publicação do presente diploma.

CAPÍTULO II

Das inspecções

Artigo 7.º

Obrigações de inspecção

1 — Com vista à observância da percentagem de inspecção estabelecida no artigo 6.º, as autoridades competentes deverão, na selecção dos navios a inspecionar, dar prioridade aos navios tipificados no anexo II.

2 — As autoridades competentes não deverão inspecionar os navios que já o tenham sido por outro Estado membro da União Europeia (UE) nos seis meses anteriores, desde que:

- a) O navio em causa não se inclua na lista do anexo II;
- b) Não tenha sido notificada nenhuma anomalia na sequência de inspecção anterior;
- c) Não existam motivos inequívocos para efectuar uma inspecção.

3 — O disposto no número anterior não se aplica aos controlos operacionais previstos especificamente nas convenções referidas no artigo 3.º

Artigo 8.º

Perfil profissional dos inspectores

1 — As inspecções feitas ao abrigo do controlo de navios pelo Estado do porto (PSC) serão efectuadas exclusivamente por inspectores que preencham os critérios de qualificação previstos no anexo III.

2 — Cada inspector do PSC deve ser portador de um cartão de identidade que o autoriza a efectuar inspecções de navios pelo Estado do porto, cujos requisitos constam do anexo referido no número anterior.

Artigo 9.º

Entrada de navios em portos nacionais

As administrações e as juntas portuárias, ou outras entidades com competências em matéria de jurisdição portuária, devem enviar à DGPNTM/INSM a identificação dos navios estrangeiros abrangidos pelo presente diploma e que entrem em todos os portos nacionais sob as respectivas jurisdições, podendo estas informações ser ainda solicitadas às capitánias dos portos.

Artigo 10.º

Procedimento de inspecção

1 — Nas inspecções a efectuar pela DGPNTM/INSM deverão ser observados, no mínimo, os seguintes procedimentos:

- a) Verificação, na medida do possível, dos certificados e documentos enumerados no anexo IV ao presente diploma;

- b) Verificação das condições gerais do navio, nomeadamente a casa das máquinas e as acomodações da tripulação, incluindo as condições de higiene do navio.

2 — Além dos certificados e documentos referidos no anexo IV, os inspectores deverão examinar os que obrigatoriamente devam existir a bordo, nos termos das convenções referidas no artigo 3.º

3 — Para a inspecção de navios deverão ser igualmente observados os procedimentos e orientações especificados no anexo V.

Artigo 11.º

Inspeção aprofundada

1 — Sempre que, após ter sido realizada a inspecção referida no artigo anterior, haja motivos inequívocos 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, será efectuada uma inspecção aprofundada, incluindo a verificação do cumprimento das exigências operacionais a bordo.

2 — Ocorrem «motivos inequívocos» quando, no entendimento do inspector, existem elementos de prova que justifiquem uma inspecção aprofundada do navio, do seu equipamento ou da sua tripulação.

3 — Para uma aplicação mais correcta do presente artigo, constituem exemplos de motivos inequívocos para a inspecção aprofundada os referidos no anexo VI ao presente diploma.

Artigo 12.º

Inspeção alargada de determinados navios

1 — A DGPNTM/INSM promoverá a realização de uma inspecção alargada quando existirem motivos inequívocos para efectuar uma inspecção aprofundada dos navios pertencentes aos tipos enumerados no anexo VII.

2 — Os navios referidos no número anterior só serão sujeitos a inspecção alargada se não tiverem sido sujeitos a tal inspecção nos últimos 12 meses, estando, no entanto, sujeitos à inspecção prevista no artigo 10.º do presente diploma.

3 — A DGPNTM/INSM poderá realizar inspecções alargadas no caso de navios de passageiros que operem regularmente a partir de um porto nacional ou o escalem.

4 — Quando os navios referidos no número anterior operarem regularmente entre os portos nacionais e portos dos Estados membros da UE, a inspecção alargada poderá ser efectuada por uma autoridade competente de qualquer desses Estados.

Artigo 13.º

Relatório de inspecção para o comandante

1 — No final de cada inspecção aprofundada ou alargada, o inspector entregará ao comandante do navio um documento, de acordo com o modelo previsto no anexo n.º 3 ao MA e constante do anexo VIII ao presente diploma, no qual especificará os resultados da inspecção e os elementos relativos às decisões tomadas, bem como as medidas de correcção a tomar pelo comandante, pelo proprietário ou pelo armador.

2 — Caso as anomalias detectadas justifiquem a detenção do navio, o relatório a fornecer ao comandante

incluirá ainda informações sobre a decisão de detenção, em conformidade com o disposto no presente diploma.

Artigo 14.º

Correcção das anomalias

1 — A DGPNTM/INSM certificar-se-á de que todas as anomalias confirmadas ou detectadas pelas inspecções referidas nos artigos 10.º e 11.º do presente diploma já foram ou serão corrigidas em conformidade com o disposto nas convenções aplicáveis referidas no artigo 3.º

2 — Caso as anomalias representem um perigo manifesto para a segurança, a saúde ou o ambiente, deverá ser determinada a detenção do navio ou a interrupção da operação durante a qual as anomalias foram detectadas, nos termos do artigo seguinte.

3 — A decisão de deter o navio será sempre tomada pelo capitão do porto, sob parecer técnico vinculativo da DGPNTM/INSM.

4 — A decisão de interromper uma operação será tomada pelo capitão do porto ou pela DGPNTM/INSM, consoante a entidade que tiver detectado as anomalias.

5 — Em circunstâncias excepcionais, quando as condições gerais do navio não respeitarem, de forma óbvia, as normas aplicáveis, a DGPNTM/INSM pode decidir suspender a inspecção do navio até que os responsáveis tomem as medidas necessárias para garantir que o navio cumpre os requisitos das convenções.

Artigo 15.º

Detenção

1 — A detenção ou a decisão de interrupção da operação, referidas no artigo anterior, serão mantidas até que a causa do perigo tenha sido eliminada ou o capitão do porto decida, sob parecer vinculativo da DGPNTM/INSM, que o navio pode, dentro de determinadas condições, sair para o mar ou retomar a operação sem riscos para outros navios e, bem assim, sem constituir ameaça desproporcionada de danos para o meio marinho.

2 — Quando a inspecção tiver sido feita na sequência de comunicação do capitão do porto, a decisão de que o navio pode sair para o mar sem riscos para a segurança ou saúde dos passageiros ou da tripulação, para a navegação e sem constituir ameaça para o meio marinho será por si tomada com base em relatório técnico circunstanciado e vinculativo elaborado pela DGPNTM/INSM.

3 — Ao decidir da necessidade de se deter um navio, o inspector deverá aplicar os critérios constantes do anexo IX ao presente diploma.

4 — No caso de as inspecções referidas nos artigos 11.º e 12.º darem origem a uma decisão de detenção, o capitão do porto informará de imediato, por escrito, o cônsul do Estado de bandeira ou, na falta deste, o representante diplomático mais próximo desse Estado, comunicando as circunstâncias técnicas que deram origem àquela decisão.

5 — A DGPNTM/INSM, no âmbito das suas competências técnicas, contactará, por escrito, as entidades competentes do Estado de bandeira do navio e notificará os inspectores nomeados ou as organizações reconhecidas como responsáveis pela emissão dos certificados desse navio, nomeadamente as sociedades classificadoras, caso tal se revele necessário.

Artigo 16.º**Detenção indevida**

1 — Na sequência das inspecções referidas nos artigos 11.º e 12.º, deverão ser enviados todos os esforços para evitar que um navio seja indevidamente detido ou atrasado nas suas operações comerciais.

2 — Para efeitos de se qualificar uma detenção ou um atraso nas operações como tecnicamente mal fundamentados, o ónus da prova caberá ao armador ou proprietário do navio em questão.

Artigo 17.º**Informações sobre detenções**

1 — A DGPNTM/INSM deve compilar, no mínimo com periodicidade trimestral, as informações relativas aos navios detidos durante o semestre precedente que o tenham sido mais de uma vez nos últimos 24 meses, para efeitos da aplicação do artigo 26.º do presente diploma.

2 — A informação referida no número anterior deverá, obrigatoriamente, conter os seguintes elementos:

- a) Nome do navio;
- b) Nome do proprietário ou do armador do navio;
- c) Número OMI;
- d) Estado do pavilhão;
- e) Sociedade classificadora, quando pertinente, e, eventualmente, o nome de qualquer outra entidade que tenha emitido certificados em nome do Estado do pavilhão para o navio em causa, nos termos das convenções aplicáveis;
- f) Motivo da detenção;
- g) Porto e data da detenção.

3 — As capitánias dos portos devem manter registos actualizados das decisões de detenção e de interrupção de operações, bem como dos relatórios vinculativos que servem de base às primeiras.

Artigo 18.º**Acompanhamento das inspecções e detenções**

1 — Sempre que as anomalias referidas no artigo 14.º do presente diploma não puderem ser corrigidas no porto em que foi efectuada a inspecção, o capitão do porto, sob parecer vinculativo da DGPNTM/INSM, autorizará o navio a seguir para o estaleiro de reparação naval disponível mais próximo, escolhido conjuntamente com o comandante do navio, desde que 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 ameaça desproporcionada de danos para o meio marinho.

2 — O referido no número anterior só ocorrerá desde que sejam respeitadas as condições estabelecidas pela autoridade competente do Estado do pavilhão do navio e pela autoridade competente do Estado onde se situa o estaleiro de reparação naval.

3 — Para efeitos do disposto no n.º 1, a DGPNTM/INSM notificará as partes referidas no n.º 5 do artigo 15.º do presente diploma, bem como as outras entidades com interesse nas condições em que se irá efectuar a viagem, sendo que as autoridades consulares

e ou diplomáticas serão contactadas pelo respectivo capitão do porto.

4 — A notificação referida no número anterior será feita nos termos do anexo n.º 2 ao MA, que consta do anexo x ao presente diploma, devendo a autoridade destinataria informar das medidas adoptadas.

Artigo 19.º**Recusa de acesso e de permanência**

1 — Aos navios referidos no n.º 1 do artigo anterior que saiam para o mar sem cumprirem as condições estabelecidas pelas autoridades do porto competentes em matéria de inspecção, ou que recusem cumprir os requisitos aplicáveis das convenções, não comparecendo no estaleiro de reparação naval indicado, ou, comparecendo, se recusem a efectuar as necessárias reparações, deverá ser recusado o acesso ou a permanência em portos nacionais.

2 — Sempre que ocorrerem as situações previstas no número anterior, a DGPNTM/INSM alertará de imediato as autoridades competentes dos restantes Estados membros da UE.

3 — A decisão de recusa de acesso ou de permanência em portos nacionais é tomada pelo capitão do porto, quer por decisão própria, no âmbito das suas competências, quer por indicação nesse sentido que lhe for feita pela DGPNTM/INSM em resultado da verificação de tal necessidade.

4 — A decisão referida no número anterior será mantida até que o proprietário ou o armador apresente provas suficientes, aceites conjuntamente pelo capitão do porto e pela DGPNTM/INSM, de que o navio já está em condições de cumprir os requisitos aplicáveis das convenções.

5 — Antes de recusar o acesso a qualquer dos portos nacionais, o capitão do porto e a DGPNTM/INSM podem realizar consultas junto das autoridades competentes do Estado do pavilhão arvorado pelo navio em causa.

Artigo 20.º**Acesso em casos de força maior**

O acesso a portos nacionais pode ser autorizado pelos capitães dos portos em caso de força maior ou razões de segurança consideradas primordiais, nomeadamente para reduzir ou minimizar riscos de poluição ou para corrigir anomalias, desde que o proprietário, o armador ou o comandante do navio tenham tomado as medidas adequadas, de acordo com os requisitos exigidos pelas autoridades nacionais competentes, para assegurar a entrada do navio em segurança no porto.

Artigo 21.º**Relatório dos pilotos e das autoridades portuárias**

1 — Quando, no cumprimento das suas funções a bordo dos navios, os pilotos tomem conhecimento de anomalias que possam comprometer a segurança da navegação do navio ou que constituam ameaça de dano para o meio ambiente marítimo, terão de informar de imediato a respectiva capitania do porto e a DGPNTM/INSM.

2 — As autoridades portuárias que, no exercício das suas funções, tomem conhecimento de que determinado navio que se encontra num porto nacional apresenta anomalias susceptíveis de comprometer a segurança do navio

ou de constituir ameaça desproporcionada de danos para o meio marinho terão de informar de imediato a respectiva capitania do porto e a DGPNTM/INSM.

CAPÍTULO III

Disposições finais

Artigo 22.º

Desembarço das autoridades marítimas

1 — Elaborado o relatório final de inspecção, e ou emitido o parecer final certificativo de que as anomalias encontradas foram corrigidas, no caso de ter ocorrido uma detenção, a DGPNTM/INSM informará o capitão do porto no sentido de este proceder ao desembarço.

2 — Se ocorrer denúncia quanto a facto superveniente relativo às condições de segurança do navio, a DGPNTM/INSM emitirá parecer nos termos do n.º 3 do artigo 14.º

3 — Em relação aos navios que não tiverem sido objecto de uma detenção nos termos do n.º 1 do presente artigo, as autoridades marítimas devem aplicar os mecanismos previstos pelo acto de desembarço.

Artigo 23.º

Recurso

1 — Das decisões de detenção tomadas pelos capitães dos portos no âmbito do presente diploma, as quais serão sempre baseadas em parecer técnico vinculativo da DGPNTM/INSM, caberá recurso para os tribunais marítimos, não tendo, contudo, efeitos suspensivos.

2 — A informação do direito de recurso, com os contornos estabelecidos no presente artigo, deverá ser expressamente referida na notificação entregue ao comandante do navio, da qual consta a decisão de detenção.

Artigo 24.º

Cooperação

1 — O Ministério da Defesa Nacional (MDN) e o MEPAT deverão tomar as medidas necessárias para assegurar a cooperação entre o SAM, a DGPNTM, as autoridades portuárias e outras entidades interessadas, nomeadamente organizações comerciais, com vista a que as autoridades competentes possam ter acesso a todas as informações úteis sobre a identificação e estado dos navios que escalem os portos nacionais.

2 — O Ministério dos Negócios Estrangeiros (MNE), o MDN e o MEPAT deverão tomar todas as medidas necessárias para assegurar o intercâmbio de informações e a cooperação entre as autoridades nacionais competentes e as autoridades competentes dos restantes Estados membros.

3 — A ligação operacional ao sistema de informação SIRENACE, sediado em Saint-Malo, França, e à Comissão da UE ficará a cargo da DGPNTM, tendo o órgão central do SAM e as capitâncias dos portos acesso directo à informação contida no referido sistema.

4 — O MEPAT, através da DGPNTM, assegurará a representação nacional nas reuniões internacionais que decorrerem no âmbito do *comité* instituído pelo artigo 18.º da Directiva n.º 95/21/CE, de 19 de Junho, e demais reuniões com a Comissão da UE.

5 — Quando estiverem em causa matérias do âmbito do SAM, a Direcção-Geral de Marinha (DGM) far-se-á representar.

6 — As informações referidas no n.º 2 são as especificadas no anexo n.º 4 ao MA, constante do anexo XI ao presente diploma, e as necessárias para dar cumprimento ao disposto no artigo 17.º

Artigo 25.º

Despesas com inspecções

1 — Caso as inspecções referidas nos artigos 11.º e 12.º confirmem ou detectem anomalias em relação aos requisitos de uma convenção aplicável e que justifiquem a detenção do navio, todas as despesas relacionadas com estas inspecções serão suportadas pelo proprietário, pelo armador ou pelo seu representante no território nacional.

2 — Todas as despesas relacionadas com inspecções e diligências efectuadas pelas capitâncias dos portos e pela DGPNTM/INSM ficam a cargo do proprietário ou do armador do navio.

3 — A decisão de detenção só será revista quando for feito pagamento integral ou for constituída uma garantia considerada idónea e de valor suficiente para assegurar o reembolso das despesas efectuadas por todas as entidades nacionais.

Artigo 26.º

Dados para controlo de aplicação

A DGPNTM, como tutela da autoridade competente em matéria de execução técnica de inspecções, comunicará à Comissão da UE e ao secretariado do MA, com uma periodicidade trianual (até 1 de Outubro de cada ano), os seguintes elementos:

- Número de inspectores ao serviço na inspecção de navios, sendo que o número de inspectores que exerçam actividade apenas a tempo parcial deverá ser convertido percentualmente ao de inspectores a tempo inteiro;
- Número de navios que escalarão os respectivos portos num ano civil, que resulte da média dos últimos cinco anos.

Artigo 27.º

Articulação das autoridades nacionais competentes

A DGM, como órgão central do SAM, e a DGPNTM estabelecerão os protocolos necessários ao estabelecimento de procedimentos administrativos e práticos que traduzam com eficácia o estabelecido no presente diploma.

ANEXO I

Navios com arqueação bruta inferior a 500 t

1 — Quando um instrumento pertinente (norma internacional das convenções aplicáveis) não é aplicável a um navio com uma arqueação bruta inferior a 500 t, a tarefa do inspector é avaliar se o navio segue as normas recomendáveis relativamente à segurança da navegação, à higiene e condições de vida a bordo e à protecção

do meio ambiente, nomeadamente a prevenção da poluição. Ao fazer esta avaliação, o inspector deve tomar em consideração determinados factores, como, por exemplo, a duração e a natureza da viagem ou serviço, a dimensão e o tipo de navio, o equipamento nele instalado e a natureza da carga que transporta.

2 — No âmbito do referido no número anterior, o inspector deve guiar-se pelos certificados e outros documentos emitidos pelo Estado de pavilhão. Assim, à luz desses certificados e documentos, e de acordo com a impressão geral que ele tem do navio, faz a sua avaliação profissional para decidir se, e em que medida, o navio deve ser sujeito a uma inspecção mais aprofundada, tendo em atenção os factores mencionados no n.º 1. Ao fazer este tipo de inspecção (mais aprofundada), o inspector deve, na medida em que o julgar necessário, tomar em atenção os itens mencionados no número seguinte, cujo conteúdo não deve ser considerado exaustivo, uma vez que apenas pretende exemplificar os pontos mais relevantes.

3 — Pontos de importância geral:

3.1 — Pontos relacionados com a determinação das linhas de carga:

- a) Estanquidade dos convés expostos ao mau tempo e a condições meteorológicas adversas, ou à água, se for esse o caso;
- b) Escotilhas e dispositivos de fecho;
- c) Estanquidade dos fechos nas aberturas das superestruturas;
- d) Saídas laterais;
- e) Ventiladores e tubagem do ar;
- f) Informação sobre estabilidade.

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

- a) Dispositivos de salvamento;
- b) Dispositivos de combate a incêndios;
- c) Condições da estrutura geral (casco, tampas de escotilha, entre outros);
- d) Casa da máquina principal e instalações eléctricas;
- e) Equipamento de navegação, incluindo as instalações de rádio.

3.3 — Pontos relacionados com a prevenção da poluição provocada por navios:

- a) Meios de descarga de *crude* ou misturas (por exemplo, a separação do *crude* da água) e equipamento de filtragem ou outros meios equivalentes (tanques para retenção do *crude*, de misturas e de resíduos);
- b) Meios para a eliminação do *crude*, de misturas ou de resíduos;
- c) Presença de *crude* nos espaços de fundo duplo da casa da máquina.

No caso de as anomalias detectadas representarem um perigo manifesto para a segurança, para a saúde ou para o ambiente, o inspector deve agir em conformidade com os factores mencionados no n.º 1 e, se necessário, decidir da necessidade da detenção do navio, de modo a assegurar que a anomalia é corrigida ou

o navio, no caso de ter autorização para prosseguir viagem, não apresenta perigo manifesto para a segurança, a higiene ou o meio ambiente.

ANEXO II

Lista de navios a inspecionar prioritariamente

1 — Navios que escalem um porto nacional pela primeira vez ou após uma ausência de pelo menos 12 meses. Ao aplicar este critério, deverá ser tido em conta as inspecções já efectuadas por membros do MA. Na falta de dados adequados para dar cumprimento a esta obrigação, as autoridades competentes devem basear-se nos dados disponíveis do SIRENAC e inspecionar os navios que não tenham sido registados nessa base de dados após a entrada em funcionamento em 1 de Janeiro de 1993.

2 — Navios que arvorem pavilhão de um Estado que figure na tabela média móvel de três anos das imobilizações e atrasos superiores à média publicada no relatório anual do MA.

3 — Navios que tenham sido autorizados a deixar um porto de um Estado membro da UE na condição de as anomalias serem corrigidas num determinado prazo, depois de terminado o prazo.

4 — Navios relativamente aos quais um piloto ou as autoridades portuárias tenham comunicado a existência de anomalias que possam comprometer a sua segurança de navegação (em conformidade com a Directiva n.º 93/75/CEE, do Conselho, e o artigo 12.º da directiva).

5 — Navios cujos certificados obrigatórios de construção e equipamento, emitidos nos termos das convenções aplicáveis, e certificados de classificação tenham sido emitidos por um organismo que não seja reconhecido nos termos da Directiva n.º 94/57/CEE, do Conselho, de 22 de Novembro, relativa às regras e normas comuns para as organizações de vistoria e inspecção dos navios e para as actividades relevantes das administrações marítimas.

6 — Navios que não satisfaçam as condições estabelecidas na Directiva n.º 93/75/CEE, do Conselho.

7 — Navios que pertençam a um tipo para o qual tenha sido decidida a realização de uma inspecção alargada (em conformidade com o artigo 14.º do presente diploma).

8 — Navios suspensos da sua classificação por razões de segurança no decurso dos seis meses anteriores.

ANEXO III

Perfil profissional dos inspectores — Critérios mínimos

1 — Nos termos da Directiva n.º 96/40/CE, da Comissão, de 25 de Junho, o cartão de identidade dos inspectores deve conter as seguintes informações:

- a) Nome da entidade emissora;
- b) Nome completo do detentor do cartão de identidade;
- c) Fotografia actual do detentor do cartão de identidade;
- d) Assinatura do detentor do cartão de identidade;
- e) Declaração autorizando o detentor a efectuar inspecções de navios ao abrigo do presente diploma;
- f) Tradução no verso, em língua inglesa, dos elementos referidos nas alíneas anteriores.

2 — A) Para se obter a qualidade de inspector MOU, torna-se necessário observar os seguintes requisitos:

Um mínimo de um ano ao serviço como inspector do Estado Português, afecto à inspecção e certificação de navios em conformidade com as convenções (Flag State Control);

E deve possuir:

- a) Um certificado de competência para o posto de comandante que lhe permita comandar um navio com arqueação bruta igual ou superior a 1600 t, com conformidade com a Convenção NFCSQ, regra II/2; ou
- b) Um certificado de competência para o posto de chefe de máquinas que lhe permita desempenhar essas funções a bordo de um navio cuja máquina principal tenha uma potência propulsora igual ou superior a 3000 kW, em conformidade com a Convenção NFCSQ, regra III/2; ou
- c) Um diploma de arquitecto 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.

Os inspectores que se integrem nas categorias mencionadas nas alíneas a) e b) deverão ter prestado serviço como, respectivamente, oficial de convés ou oficial da secção de máquinas durante um período não inferior a cinco anos;

ou:

B):

Possuir um diploma universitário pertinente ou formação equivalente;
Ter recebido formação e diploma de uma escola para inspectores de segurança de navios; e
Ter um mínimo de dois anos ao serviço de inspecção e certificação, nos termos das convenções, como inspector do Estado Português (Flag State Control).

3 — Capacidade de expressão oral e escrita com o pessoal navegante na língua mais correntemente falada no mar.

4 — Conhecimento adequado do disposto nas convenções internacionais e dos procedimentos pertinentes em matéria de inspecção de controlo pelo Estado do porto (Port State Control).

5 — Os inspectores que não preencham os critérios acima referidos também serão aceites nessa qualidade se, à data da adopção da presente directiva — 19 de Junho de 1995 —, se encontravam ao serviço da autoridade competente em matéria de inspecção e controlo de navios pelo Estado do porto e afectos a essa actividade.

ANEXO IV

Lista de certificados e documentos

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

Certificado de segurança para navios de passageiros;

Certificado de segurança de construção para navios cargueiros;
Certificado de segurança do equipamento para navios cargueiros;
Certificado de segurança radiotelegráfica para navios cargueiros;
Certificado de segurança radiotelefónica para navios cargueiros;
Certificado de segurança radioeléctrica para navios cargueiros;
Certificado de segurança para navios cargueiros;
Certificado de isenção.

3:

Certificado internacional para o transporte de gases liquefeitos a granel;
Certificado para o transporte de gases liquefeitos a granel.

4:

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

5 — Certificado internacional de prevenção da poluição por hidrocarbonetos.

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

7:

Certificado internacional das linhas de carga (1966);
Certificado internacional de isenção do bordo livre.

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

ANEXO V

Procedimentos para a inspecção de navios

1 — Procedimentos para a inspecção de navios [Resolução da OMI A.466 (XII), com as alterações que lhe foram introduzidas].

2 — Princípios da lotação de segurança [Resolução da OMI A.481 (XII) e seus anexos, que são os documentos relativos à lotação mínima de segurança (anexo n.º 1) e as orientações para a aplicação dos princípios da lotação de segurança (anexo n.º 2)].

3 — Procedimentos para a inspecção dos navios e das suas descargas ao abrigo do anexo I à Convenção MARPOL 73/78 [Resolução da OMI A.542 (13)].

4 — Procedimentos para a inspecção dos navios e das suas descargas ao abrigo do anexo II à Convenção MARPOL 73/78 [Resolução da OMI MEPC 26 (23)].

5 — Procedimentos de controlo das condições operacionais relacionadas com a segurança da navegação e a prevenção da poluição [Resolução da OMI A.742 (18)].

6 — Disposições do Código Internacional para o Transporte Marítimo de Mercadorias Perigosas.

7 — Publicação da Organização Internacional do Trabalho (OIT) *Inspection of Labour Conditions on Board*

Ship: Guidelines for Procedure (Inspeção das Condições de Trabalho a Bordo dos Navios: Orientações de Procedimento).

8 — Anexo I das orientações do MA relativas aos inspectores.

9 — Livro de registo da carga.

10:

Documento relativo à lotação mínima de segurança;

Certificados de competência.

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

12 — Informações sobre a estabilidade.

13 — Cópia do documento de cumprimento e do certificado emitidos nos termos do Código Internacional para a Gestão em Segurança da Exploração dos Navios e a Prevenção da Poluição [Resolução OMI A.741 (18)].

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

ANEXO VI

Lista de «motivos inequívocos» para a inspecção aprofundada

1 — Navios considerados «prioritários» nos termos do anexo II, à excepção de referido no n.º 1.

2 — Relatório ou notificação por outro Estado membro.

3 — Relatório ou queixa do comandante, de um membro da tripulação ou de qualquer pessoa ou organização com interesse legítimo na segurança da exploração do navio, nas condições de vida ou de trabalho a bordo ou na prevenção da poluição, a menos que o Estado membro interessado considere o relatório ou queixa manifestamente infundados; a identidade da pessoa que apresentou o relatório ou a queixa manifestamente infundados; a identidade da pessoa que apresentou o relatório ou a queixa não será revelada ao comandante nem ao proprietário do navio em questão.

4 — Envolvimento do navio numa colisão quando em rota para o porto.

5 — Manutenção inadequada do livro de registo de hidrocarbonetos.

6 — Acusação de alegada violação das disposições relativas à descarga de substâncias ou efluentes nocivos.

7 — Inexactidões apuradas quando da verificação dos certificados e outros documentos [em conformidade com os n.ºs 1, alínea a), e 2 do artigo 10.º do presente diploma].

8 — Indicações da incapacidade dos membros da tripulação para respeitarem o disposto do artigo 8.º da Directiva n.º 94/58/CE, de 22 de Novembro, relativa ao nível mínimo de formação das profissões marítimas.

9 — Provas de que as operações de carga ou outras não são efectuadas de modo seguro ou nos termos das orientações da OMI (por exemplo, o teor de oxigénio das condutas que transportam o gás inerte para os tanques de carga ser superior ao nível máximo prescrito).

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

11 — 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.

ANEXO VII

A — Tipos de navios sujeitos a inspecção alargada

1 — Navios petroleiros a cinco anos ou menos da data de saída de serviço, nos termos da regra 13-G do anexo I à Convenção MARPOL 73/78, ou seja:

Os navios petroleiros para transporte de hidrocarbonetos em bruto de porte bruto igual ou superior a 20 000 t ou navios transportadores de refinados de porte bruto igual ou superior a 30 000 t que não obedeçam às exigências relativas aos navios petroleiros novos, na acepção da regra 1, 26, do anexo à Convenção MARPOL 73/78, ficarão sujeitos a inspecção alargada 20 anos após a data de entrega, conforme referido do suplemento, modelo B, do certificado internacional de prevenção de poluição por hidrocarbonetos, ou 25 anos após essa data, se os respectivos tanques laterais ou espaços de fundo duplo não utilizados para o transporte de hidrocarbonetos cumprirem os requisitos definidos na regra 13-G, 4, do referido anexo, a não ser que tenham sido reconstruídos em conformidade com o disposto na regra 13-F do mesmo anexo;

Os navios petroleiros acima referidos que obedeçam aos requisitos relativos aos navios petroleiros novos definidos na regra 1, 26, do anexo I à Convenção MARPOL 73/78 ficarão sujeitos a inspecção alargada 25 anos após a data de entrega, conforme referido no suplemento, modelo B, do certificado internacional de prevenção de poluição por hidrocarbonetos, a não ser que cumpram o disposto na regra 13-F do referido anexo ou tenham sido reconstruídos por forma a cumprirem o disposto nessa regra.

2 — Navios graneleiros com mais de 12 anos, determinados com base na data de construção que consta dos certificados de segurança do navio.

3 — Navios de passageiros.

4 — Navios-tanques para transporte de gás e produtos químicos com mais de 10 anos, determinados com base na data de construção que consta dos certificados de segurança do navio.

B — Orientações não vinculativas para a inspecção alargada de certos tipos de navios

Na medida do aplicável, os seguintes elementos poderão fazer parte integrante da inspecção alargada. Os inspectores deverão ter em consideração o facto de que a execução de certas operações a bordo, por exemplo, operações de carga, pode ser comprometida com a realização de testes no seu decurso que tenham incidência directa nessas operações.

1 — Navios em geral (todos os tipos da secção A do presente anexo):

Corte de energia e arranque do gerador de emergência;

Vistoria do sistema de iluminação de emergência;

Funcionamento da bomba de incêndio de emergência com duas mangueiras ligadas à conduta principal;
 Operação das bombas do porão;
 Fecho das portas estanques;
 Lançamento à água de uma baleeira de barlar;
 Teste do sistema de paragem de emergência por controlo remoto de, por exemplo, caldeiras e bombas de ventilação de combustível;
 Teste do aparelho de governo, incluindo o aparelho de governo auxiliar;
 Vistoria das fontes de alimentação de emergência dos sistemas de radiocomunicações;
 Vistoria e, na medida das possibilidades, teste do separador da casa das máquinas.

2 — Navios petroleiros. — Para além dos referidos no n.º 1, poderão fazer parte integrante da inspecção alargada dos navios petroleiros os seguintes elementos:

Equipamento de espuma contra incêndios fixo no convés;
 Equipamento geral de combate a incêndios;
 Vistoria dos registos corta-fogos da casa das máquinas, da casa das bombas e das acomodações;
 Controlo da pressão do gás inerte e do teor em oxigénio deste;
 Consulta do registo de relatórios de inspecção, em conformidade com a Resolução A.744 (18) da OMI, para detecção de eventuais zonas suspeitas que careçam de inspecção.

3 — Navios graneleiros. — Para além dos referidos no n.º 1, poderão fazer parte integrante da inspecção alargada dos navios graneleiros os seguintes elementos:

Possível corrosão dos fixos do equipamento do convés;
 Possível deformação e ou corrosão das tampas das escotilhas;
 Possíveis fissuras ou corrosão das anteparas transversais;
 Acesso aos porões de carga;
 Consulta do registo de relatórios de inspecção, em conformidade com a Resolução A.744 (18) da OMI, para detecção de eventuais zonas suspeitas que careçam de inspecção.

4 — Navios-tanques para transporte de gás e produtos químicos. — Para além dos referidos do n.º 1, poderão fazer parte integrante da inspecção alargada dos navios-tanques para transporte de gás e produtos químicos os seguintes elementos:

Monitorização dos tanques de carga e dos dispositivos de segurança, de pressão e de margem de vazio;
 Dispositivos de análise do oxigénio e explosímetros, incluindo a respectiva calibragem. Disponibilidade de equipamento de detecção de substâncias químicas com um número apropriado de sondas de detecção de gases adequadas à carga específica transportada;
 Equipamentos de evacuação de camarote com cabal protecção respiratória e dos olhos para todas as pessoas a bordo (se exigido pelos produtos enumerados no certificado internacional ou no certificado para o transporte de produtos químicos perigosos a granel ou de gases liquefeitos a granel, consoante o aplicável);

Verificação de que os produtos transportados vêm enumerados no certificado internacional ou no certificado para o transporte de produtos químicos perigosos a granel ou de gases liquefeitos a granel, consoante o aplicável;

Instalações de combate aos fogos no convés, sejam elas com base em espumas ou substâncias químicas secas ou outras, consoante o exigido pelo produto transportado.

5 — Navios de passageiros. — Para além dos elementos referidos no n.º 1, poderão fazer parte integrante da inspecção alargada de navios de passageiros os seguintes elementos:

Teste do sistema de detecção e alarme de incêndios;
 Teste de vedação adequada das portas corta-fogos;
 Teste do sistema de comunicações aos passageiros;
 Exercício do combate a incêndios com, no mínimo, demonstração de todos os equipamentos dos bombeiros e participação do pessoal de câmaras;
 Demonstração do conhecimento do plano de controlo de danos por parte dos principais membros da tripulação.

Se se revelar necessário, a inspecção poderá continuar enquanto o navio está em trânsito para ou do porto de um Estado membro com o consentimento do comandante ou do armador. Os inspectores não entrarão o funcionamento do navio, nem provocarão situações que, na opinião do comandante, possam pôr em perigo a segurança dos passageiros, da tripulação e do navio.

ANEXO VIII/1

ANEXO N.º 3 AO MA

Notificação ao comandante do navio

Modelo A

(autoridade emissora)
 (morada)
 (telefone)
 (telefax)
 (telegrama)
 (telex)

Cópia Inspeção de Navios e Segurança Marítima
 (cópia inspectores)
 (cópia IMO)

1 Nome da Autoridade emissora _____ 3 Bandeira do navio _____
 2 Nome do navio _____ 4 Tipo de Navio _____
 5 Indicativo de chamada _____ 6 Número IMO _____
 7 Arqueação bruta _____ 8 Ano de construção _____
 9 Data da inspecção _____ 10 Porto de Inspeção _____
 11 Certificados mais relevantes _____

a. Nome	b. Autoridade emissora	c. Data de emissão/validade
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		
11		
12		

d) A informação seguinte respeitante à última inspecção intermédia deve ser fornecida se o prazo da próxima inspecção tiver sido ou não ultrapassado.

Data	Autoridade	Local
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		
11		
12		

12 Deficiências _____ não _____ sim (ver Mod.B) SOLAS MARPOL
 13 Navio imobilizado _____ não _____ sim (ver anexo)
 14 Documentação de suporte _____ não _____ sim (ver anexo)

Local _____ Nome _____
 Telefone _____ (Inspector autorizado)
 Telefax/telex/telegrama _____ Assinatura _____

combinação de deficiências de natureza menos grave pode igualmente justificar a detenção do navio.

3 — A fim de auxiliar o inspetor na execução destas directrizes, 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 pertinentes. A lista não pretende ser exaustiva.

3.1 — Generalidades. — A ausência de certificados válidos exigidos pelos instrumentos pertinentes. Contudo, os navios que arvoem pavilhão de Estados que não sejam parte numa dada convenção (instrumento pertinente) ou que não tenham dado execução a outro instrumento pertinente não estão autorizados a possuir os certificados previstos pela convenção ou por outro instrumento pertinente. Por conseguinte, a ausência dos certificados exigidos não constitui, por si só, razão que justifique a detenção desses navios; contudo, a regra que impede qualquer tratamento mais favorável exigirá o cumprimento cabal das regras antes da partida do navio.

3.2 — Domínios abrangidos pela Convenção SOLAS:

- 1) Avarias de funcionamento do equipamento de propulsão ou outros equipamentos essenciais, bem como das instalações eléctricas;
- 2) Limpeza insuficiente da casa das máquinas, quantidade excessiva de misturas de hidrocarbonetos em água nos fundos de porão, contaminação por hidrocarbonetos dos isolamentos das tubagens, incluindo as tubagens de exaustão da casa das máquinas, funcionamento deficiente dos dispositivos e bombagem do porão;
- 3) Avarias de funcionamento do gerador de emergência, da iluminação, das baterias e dos interruptores;
- 4) Avarias de funcionamento dos aparelhos de governo principal e auxiliar;
- 5) Ausência, insuficiente capacidade ou grave deterioração dos equipamentos de salvação pessoais, de embarcações salva-vidas e dos dispositivos de lançamento;
- 6) Ausência, inadequação às normas ou grave deterioração que não permita a sua utilização para o fim a que se destinam do sistema de detecção de incêndios, dos alarmes de incêndio, do equipamento de combate ao fogo, das instalações fixas de extinção de fogos, das válvulas de ventilação, dos registos corta-fogos ou dos dispositivos de fecho rápido;
- 7) Ausência, substancial deterioração ou avaria de funcionamento da protecção contra incêndios no convés de carga dos navios-tanques;
- 8) Ausência, inadequação às normas ou grave deterioração das luzes e dos sinais visuais ou sonoros;
- 9) Ausência ou avaria de funcionamento do equipamento de rádio para mensagens de emergência e comunicação de segurança;
- 10) Ausência ou avaria de funcionamento do equipamento de navegação, tendo em atenção o disposto no Regulamento SOLAS V/12 (o);
- 11) Ausência de cartas de navegação corrigidas e ou de quaisquer publicações náuticas pertinentes necessárias para a viagem planeada, tendo em conta que as cartas informatizadas podem ser utilizadas para substituição das cartas referidas;

- 12) Ausência de ventilação de exaustão não ignis-cível nas casas de bombagem da carga (Regulamento SOLAS II-2/59.3.1).

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) Ausência ou deterioração dos dispositivos de segurança de alta pressão (8.2.3);
- 3) Instalações eléctricas com más condições de segurança intrínsecas ou que não correspondem aos requisitos do Código (10.2.3);
- 4) Fontes de ignição em locais de risco contemplados no n.º 10.2 (11.3.15);
- 5) Violações dos requisitos especiais (15);
- 6) Ultrapassagem da linha de carga máxima admissível por tanque (16.1);
- 7) Deficiente protecção térmica dos produtos sensíveis (16.6).

3.4 — Domínios abrangidos pelo Código IGC:

- 1) Transporte de uma substância não mencionada no certificado para o transporte ou ausência de informação sobre a carga (18.1);
- 2) Falta de dispositivos de fecho em áreas de alojamento ou serviço (3.2.6);
- 3) Antepara não estanque aos gases (3.3.2);
- 4) Câmara de ar deficiente (3.6);
- 5) Ausência ou avaria das válvulas de fecho rápido (5.6);
- 6) Ausência ou avaria das válvulas de segurança (8.2);
- 7) Instalações eléctricas com más condições de segurança intrínsecas ou que não correspondam aos requisitos do Código (10.2.4);
- 8) Ventiladores da área de carga não accionáveis (12.1);
- 9) Alarmes de pressão dos tanques de carga não accionáveis (13.4.1);
- 10) Instalação de detecção de gases e ou de gases tóxicos deteriorada (13.6);
- 11) Transporte de substâncias que devem ser inibidas sem um certificado de inibição válido (17/19).

3.5 — Domínios abrangidos pela Convenção sobre as Linhas de Carga:

- 1) Presença de áreas significativas com danos ou corrosão, pontos de ferrugem e consequente 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 instabilidade;
- 3) Ausência de informação suficiente e fiável, em termos aprovados, que por meios rápidos e simples permitam ao comandante providenciar no sentido do carregamento e lastragem 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) Ausência, deterioração substancial ou defeitos dos dispositivos de fechamento, das disposições de fechamento das escotilhas e das portas estanques;
- 5) Excesso de carga;
- 6) Ausência da marca de tirante de água ou impossibilidade de leitura da mesma.

3.6 — Áreas abrangidas pelo anexo I à Convenção MARPOL:

- 1) Ausência, séria deterioração ou falha no bom funcionamento do equipamento de filtragem de hidrocarbonetos/água, do equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos e do sistema de controlo das disposições de alarme 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 [20(5)];
- 4) Encanamento para a descarga de resíduos instalado sem autorização.

3.7 — Áreas abrangidas pelo anexo II à Convenção MARPOL:

- 1) Ausência do manual P&D;
- 2) Carregamento não classificado em categorias [3(4)];
- 3) Inexistência do livro de registo de carga [9(6)];
- 4) Transporte de substâncias semelhantes aos hidrocarbonetos que não satisfaça os requisitos ou efectuado sem um certificado devidamente alterado (14);
- 5) Encanamento para a descarga de resíduos instalado sem autorização.

3.8 — Áreas abrangidas pela Convenção NFCSQ. — Número, composição ou certificação da tripulação não concordantes com o documento relativo à lotação de segurança.

3.9 — Áreas abrangidas pelas convenções OIT:

- 1) Comida insuficiente para a viagem até ao porto mais próximo;
- 2) Água potável insuficiente para a viagem até ao porto mais próximo;
- 3) Condições excessivamente insalubres a bordo;
- 4) Ausência de aquecimento na área de alojamento de um navio que opere em zonas onde as temperaturas possam ser excessivamente baixas;
- 5) Excesso de lixo, bloqueamento com equipamento ou carga ou outras condições de falta de segurança nas áreas de passagem/alojamento.

3.10 — Áreas que podem não justificar uma imobilização mas que implicam, por exemplo, a suspensão das operações de carregamento. — 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 X/1

Notificação aos Estados membros

(anexo n.º 2 ao MA)

1 — No caso de as anomalias não serem completamente corrigidas ou de o serem apenas provisoriamente,

deverá ser enviada uma mensagem à autoridade competente do Estado membro em que o próximo porto de escala do navio se situar.

2 — O intercâmbio de mensagens referido no n.º 1 deverá ser feito utilizando os meios de comunicação facultados pelo sistema de informação descrito no anexo XI e ou por fax, mediante utilização do formulário previsto no presente anexo.

3 — Cada mensagem trocada ao abrigo do n.º 1 deverá conter as seguintes informações:

Data;
Emissor;
Porto;
Destinatário;
Porto;
Enumeração das anomalias que devem ser corrigidas;
Nome do navio;
Número de identificação IMO;
Tipo de navio;
Pavilhão do navio;
Código de chamada/indicativo de chamada (*call sign*);
Arqueação bruta;
Ano de construção;
Nome da entidade emissora dos certificados;
Data de partida;
Data prevista de chegada;
Natureza das anomalias;
Acção a tomar;
Acção sugerida;
Acção sugerida no próximo porto de escala;
Nome e fax do emissor.

ANEXO XI/1

Intercâmbio de informações

(anexo n.º 4 ao MA)

1 — Para que as autoridades competentes possam ser auxiliadas na inspecção de navios nos seus portos é necessário que tenham à sua disposição informação actualizada sobre as inspecções realizadas nos seis meses anteriores nos portos dos Estados membros.

Para tal, as autoridades competentes comprometem-se a fornecer ao Centre Administratif des Affaires Maritimes (CAAM), em Saint-Malo, de preferência por meio informático, informação sobre os navios inspecionados nos portos nacionais, seguindo as instruções fixadas no anexo VIII (que integrou o anexo n.º 3 ao MA). A informação dos ficheiros de inspecção deve ser actualizada diariamente.

2 — Para efeitos de trocas de informação rápidas, o sistema de informação deve estar munido de um meio que possibilite a troca directa de mensagens entre autoridades individuais — incluindo as notificações previstas na secção 3.8 do MA — e a troca de informações sobre violações operacionais constantes da secção 5 do MA.

3 — A informação prevista nos n.ºs 1 e 2 deverá ser tratada de forma normalizada, de acordo com os procedimentos estabelecidos no guia para utilizadores da informação fornecido pelo referido CAAM.

4 — O CAAM — através do processamento da informação previsto no n.º 1 — tem a seu cargo assegurar que os dados das inspecções fiquem acessíveis tanto para consulta como para actualização, de acordo com os procedimentos estabelecidos no supramencionado guia.

5 — O telex continuará, no entanto, a ser um sistema alternativo, que implica a utilização do formulário normalizado que faz parte do presente anexo.

6 — A informação para efeitos administrativos, como é o caso da informação estatística, deve ser fornecida pelo secretariado, sob orientação do *comité*, com base nos dados fornecidos pelo CAAM.

7 — Sempre que forem detectadas anomalias que provoquem o atraso ou a imobilização de um navio, a autoridade competente enviará uma cópia do respectivo relatório — de acordo com o anexo VIII ao presente Regulamento — à administração do pavilhão em causa.

ANEXO XI/2

Formulário de telex para navios inspeccionados

Relatório de inspecção

- 1 — Nome do país que emite.
- 2 — Nome do navio.
- 3 — Pavilhão do navio.
- 4 — Tipo de navio.
- 5 — Indicativo/código de chamada.
- 6 — Número IMO.

- 7 — Arqueação bruta.
- 8 — Ano de construção.
- 9 — Data de inspecção.
- 10 — Local de inspecção.
- 11 — Certificados relevantes:

- a) Título do certificado;
- b) Entidade que o emitiu;
- c) Data de emissão e de caducidade (dia, mês, ano).

12 — Anomalias (sim/não).

13 — O navio sofreu um atraso (sim/não).

14 — Natureza das anomalias (neste ponto deve incluir a referência à convenção aplicável, se mencionada no documento deixado a bordo).

15 — Acções tomadas.

Neste ponto, e em alternativa, podem ser adicionadas referências particulares ao n.º 15, se a acção tomada tiver relação directa com a anomalia descrita.

Decreto-Lei n.º 196/98

de 10 de Julho

A modernização e desenvolvimento da marinha de comércio portuguesa determinaram que, em 1986, fossem estabelecidas legalmente novas condições de acesso e de exercício da actividade transportadora marítima, a observar pelos armadores nacionais.

Foram assim publicados o Decreto-Lei n.º 414/86, de 15 de Dezembro, diploma que definiu o estatuto de armador nacional, e o Decreto-Lei n.º 422/86, de 23 de Dezembro, que regulou a actividade afretadora, quer como actividade própria dos afretadores, quer como actividade reforçadora da capacidade de oferta dos armadores.

Os avanços ao tempo pretendidos iam no sentido de simplificar o processo de inscrição, de flexibilizar as condições de exercício da actividade e de garantir um sistema empresarial com capacidade financeira adequada a este tipo de actividade.

Todavia, foi entendido manter o traço de separação entre a actividade dos armadores e a desenvolvida pelos afretadores.

Sem prejuízo dos avanços então verificados, mantiveram-se, contudo, inalterados condicionamentos relevantes, que continuaram a obrigar os armadores a efectuar as suas inscrições, assentes em três requisitos essenciais: o exercício em exclusivo da actividade armadora, a realização de capital mínimo e possuir frota própria constituída pelo menos por um navio de comércio.

No que respeita à regulação da actividade afretadora, foi a mesma considerada como um reforço da actividade do armador, apenas se permitindo aos afretadores e aos carregadores/afretadores a celebração de contratos de fretamento à viagem e não em número superior a duas consecutivas.

É esta realidade que agora se pretende alterar, com a publicação do presente diploma, no pressuposto de que a mesma já não é compatível com os efeitos decorrentes da crescente internacionalização dos factores produtivos da actividade, do gradual esbatimento das acções intervencionistas dos Estados, dos compromissos assumidos perante a União Europeia e da actual organização da economia mundial dos transportes marítimos, ela própria geradora de novos agentes com papel relevante no sector.

De facto, à figura do armador, no seu sentido mais amplo, preponderante durante vários anos no desempenho de todas as funções que lhe estavam associadas (como proprietário de navios, armador de navios *stricto sensu*, transportador e afretador), contrapõem-se, hoje em dia, figuras, devidamente individualizadas. É o caso do armador/proprietário de navios (*ship owner*), que arma e faz a gestão técnica do armador/gestor de navios (*ship manager*), e do armador/transportador (*ship operator*), que faz a gestão comercial do navio exercendo a actividade transportadora propriamente dita.

Daí que, mais do que abranger este universo de actividades interligadas, mas independentes, o presente diploma tenda a fixar-se apenas numa parte dessa realidade, ou seja, aquela que tem a ver com actividade do armador/transportador. Importa, pois, conhecer quem são os armadores nacionais, os meios que utilizam e os objectivos a que se propõem, sempre numa perspectiva de conhecimento e de acompanhamento da sua actividade, com o objectivo da tomada de medidas destinadas a incentivar o desenvolvimento do sector.

Por isso, removeram-se os condicionamentos que se deixaram referidos e foram tidos em conta os normativos já publicados, relativos aos regimes jurídicos do contrato de transporte marítimo de passageiros por mar, do contrato de transporte de mercadorias por mar, do contrato de fretamento e do contrato de reboque.

Finalmente, importa realçar que a filosofia que presidiu ao presente diploma assenta, por um lado, na eliminação de entraves e de requisitos de natureza burocrática relativos ao acesso a esta actividade e, por outro, na necessidade de conhecimento da realidade transportadora marítima nacional pela Administração com o objectivo da tomada das medidas necessárias ao desenvolvimento do sector.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprios das Regiões Autónomas.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º e do n.º 5 do artigo 112.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objecto

1 — O presente diploma tem por objecto regular a actividade dos transportes marítimos.

2 — Para efeitos do presente diploma entende-se por armador aquele que, no exercício de uma actividade de transporte marítimo, explora navios de comércio próprios ou de terceiros, como afretador a tempo ou em casco nu, com ou sem opção de compra, ou como locatário.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

O presente diploma aplica-se ao armador:

- a) Como domicílio em território nacional, no caso de empresário em nome individual;
- b) Com sede e principal estabelecimento em território nacional, no caso de sociedade comercial.

Artigo 3.º

Inscrição

A actividade dos transportes marítimos só pode ser exercida por armadores inscritos na Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos, adiante designada por DGPNTM.

Artigo 4.º

Requisitos de inscrição

1 — A inscrição como armador é efectuada a pedido do interessado, devendo o requerimento ser acompanhado dos seguintes documentos:

- a) Certidão do registo comercial do requerente, da qual constem todos os registos em vigor;
- b) Cópias do cartão de pessoa colectiva ou do cartão de empresário em nome individual, conforme o estatuto do requerente.

2 — O requerente deve ainda:

- a) Fornecer a identificação dos navios que explore, próprios ou de terceiros, se os houver;
- b) Indicar os tráfegos a efectuar ou os serviços que se proponha prestar.

Artigo 5.º

Prazo para a efectivação da inscrição

1 — A inscrição do armador é efectuada no prazo de 15 dias a contar da data de entrada do requerimento na DGPNTM, e no mesmo prazo deve ser emitido e enviado ao requerente o respectivo documento certificativo da inscrição.

2 — O pedido de inscrição considera-se deferido se, no prazo referido no número anterior, nada for comunicado ao requerente.

Artigo 6.º

Comunicação da inscrição a outras entidades

A DGPNTM deve comunicar às administrações portuárias e juntas autónomas dos portos e aos órgãos do Sistema de Autoridade Marítima as inscrições dos armadores que efectue ao abrigo deste diploma.

Artigo 7.º

Cancelamento da inscrição

1 — O cancelamento da inscrição de um armador é efectuado pela DGPNTM, a pedido do próprio, ou com o fundamento de que o mesmo não exerce a actividade há mais de um ano.

2 — Nos processos de cancelamento a que se refere a segunda parte do preceito anterior é obrigatoriamente ouvido pela DGPNTM o armador visado.

Artigo 8.º

Direitos do armador

O armador tem direito a:

- a) Exercer a actividade dos transportes marítimos, ao abrigo deste diploma;
- b) Beneficiar de ajudas ou de apoios que venham a ser concedidos para o reapetrechamento ou modernização da frota nacional registada no quadro das normas de registo convencional;
- c) Benefícios fiscais concedidos ao abrigo de legislação especial;
- d) Beneficiar das vantagens que possam resultar de acordos celebrados com países terceiros, na área dos transportes marítimos;
- e) Receber dos departamentos competentes a informação ou a documentação do seu interesse, de âmbito nacional ou internacional, respeitante ou relacionada com a actividade de transportes marítimos.

Artigo 9.º

Obrigações do armador

O armador é obrigado a comunicar à DGPNTM:

- a) As alterações que venham a ocorrer, relativamente aos elementos constantes do pedido de inscrição;
- b) A identificação dos navios que explore, próprios ou de terceiros, juntando cópia dos contratos celebrados;
- c) Os elementos relativos à actividade operacional da frota que explore, designadamente, os tráfegos praticados e os portos escalados;
- d) Elementos de natureza estatística, relativos a passageiros e a cargas transportadas, com periodicidade trimestral;
- e) Outros elementos que lhes sejam solicitados, sem prejuízo do direito à confidencialidade ou à reserva de informação, inerentes à gestão comercial.

Artigo 10.º

Fiscalização da actividade

A fiscalização da actividade dos transportes marítimos compete à DGPNTM, aos órgãos do Sistema de Autoridade Marítima, às administrações portuárias e às juntas autónomas dos portos.

Artigo 11.º**Competência sancionatória**

1 — Compete à DGPNTM assegurar o cumprimento do disposto neste diploma, a instrução dos processos de contra-ordenação e a aplicação das sanções.

2 — O montante das coimas aplicadas, em execução do presente diploma, reverte:

- a) Em 60 % para o Estado;
- b) Em 40 % para a DGPNTM.

Artigo 12.º**Contra-ordenações**

1 — Constitui contra-ordenação punível com coima qualquer infracção ao disposto no presente diploma e como tal tipificada nos artigos seguintes.

2 — A negligência e a tentativa são sempre puníveis.

3 — Às contra-ordenações previstas no presente diploma é aplicável o regime geral das contra-ordenações, previsto no Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de Outubro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 244/95, de 14 de Setembro, e 356/89, de 17 de Outubro.

Artigo 13.º**Falta de inscrição**

1 — Será aplicada coima de montante mínimo de 100 000\$ e máximo de 700 000\$ a quem, sem prévia inscrição, actue como armador, em violação do disposto no artigo 3.º deste diploma.

2 — O montante máximo da coima prevista no número anterior será de 6 000 000\$, se a infracção for praticada por uma sociedade comercial.

Artigo 14.º**Não cumprimento de obrigações**

1 — Será aplicada coima de montante mínimo de 50 000\$ e máximo de 300 000\$ ao armador que não cumpra alguma ou algumas das obrigações a que se encontra vinculado, violando o disposto no artigo 9.º deste diploma.

2 — O montante máximo da coima prevista no número anterior será de 600 000\$, se a infracção for praticada por uma sociedade comercial.

Artigo 15.º**Disposição transitória**

1 — Os armadores que, à data da entrada em vigor deste diploma, se encontrem inscritos na DGPNTM consideram-se, para todos os efeitos, como armadores inscritos nos termos deste diploma.

2 — Compete à DGPNTM comunicar aos interessados, no prazo de 15 dias contados a partir da data de entrada em vigor deste diploma, o efeito decorrente do disposto no número anterior e, no mesmo prazo, remeter-lhes os respectivos documentos certificativos.

Artigo 16.º**Equiparação a armador**

Qualquer referência a armador inscrito ou a armador nacional, constante de outros diplomas, considera-se como feita a armador, tal como definido neste diploma.

Artigo 17.º**Aplicação do diploma nas Regiões Autónomas**

Nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira a execução do presente diploma compete aos serviços das respectivas administrações regionais, sem prejuízo das competências do Sistema de Autoridade Marítima atribuídas a nível nacional.

Artigo 18.º**Disposição revogatória**

O presente diploma revoga os Decretos-Leis n.ºs 414/86, de 15 de Dezembro, e 422/86, de 23 de Dezembro, e as Portarias n.ºs 759/86 e 760/86, ambas de 23 de Dezembro.

Artigo 19.º**Entrada em vigor**

O presente diploma entra em vigor 30 dias após a sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 26 de Fevereiro de 1998. — *António Manuel de Oliveira Guterres*. — *João Cardona Gomes Cravinho*.

Promulgado em 8 de Maio de 1998.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 5 de Junho de 1998.

O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres*.

Decreto-Lei n.º 197/98

de 10 de Julho

Até à publicação do presente diploma a actividade desenvolvida pelos armadores de tráfego local não estava regulada, resultando o conhecimento da mesma apenas pelo registo das embarcações utilizadas neste tipo de transportes.

Substancialmente, estavam apenas em jogo preocupações respeitantes à segurança das embarcações, das pessoas e dos bens transportados, as quais eram garantidas através de uma fiscalização a cargo das autoridades marítimas locais, como se colhe de alguns dos regulamentos ainda em vigor (Regulamento da Carreira entre Vila Real de Santo António e Ayamonte, Regulamento para o Tráfego de Passageiros entre Caminha e La Passage, Regulamento do Tráfego de Passageiros entre as Ilhas da Madeira e de Porto Santo).

Diferentemente, pretende-se agora, mantendo-se os padrões de segurança exigíveis, conhecer este tipo de actividade como realidade económica de modo a poder influenciá-la positivamente, nomeadamente através de medidas ou de ajudas que venham a ser consideradas necessárias.

Assim, é criada a figura do armador de tráfego local, com direitos e obrigações expressamente fixados e a quem se exige uma inscrição assente em critérios objectivos, para que possa exercer a respectiva actividade.

Finalmente, o presente diploma permite estabelecer com suficiente nitidez a distinção entre a actividade des-

tes armadores de tráfego local e a dos outros armadores nacionais inscritos, sem prejuízo de se assegurar uma adequada intercorrespondência em zonas de interesses contrapostos.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprios das Regiões Autónomas.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º e do n.º 5 do artigo 112.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objecto

O presente diploma tem por objecto regular a actividade dos transportes com embarcações de tráfego local.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente diploma entende-se por:

- a) Armador de tráfego local — aquele que efectua transportes de passageiros ou mercadorias, no âmbito da navegação local, com embarcações registadas no tráfego local;
- b) Navegação local — a navegação efectuada em águas lacustres fluviais ou em águas interiores da área de jurisdição da capitania ou da delegação marítima ou de outras entidades locais competentes;
- c) Embarcações de tráfego local — as embarcações de comércio registadas como embarcações de tráfego local, em conformidade com as normas de registo convencional ou ao abrigo do regime de registo temporário, e destinadas a operar dentro dos portos e respectivos rios, rias, lagos, lagoas e esteiros e, em geral, dentro das águas interiores da área de jurisdição da capitania ou da delegação marítima em que estão registadas ou de outras entidades locais competentes.

Artigo 3.º

Âmbito de aplicação

O presente diploma aplica-se ao armador de tráfego local:

- a) Com domicílio em território nacional, no caso de empresários em nome individual;
- b) Com sede e principal estabelecimento em território nacional, no caso de sociedade comercial.

Artigo 4.º

Embarcações a explorar

1 — O armador de tráfego local exerce a sua actividade com embarcações de registo convencional no tráfego local.

2 — Em caso de comprovada insuficiência, podem ser utilizadas embarcações não registadas no tráfego local, nacionais ou estrangeiras, quer por armadores de tráfego local, quer por armadores nacionais, inscritos na Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos, adiante designada por DGPNTM.

3 — Para efeitos do disposto no número anterior, os interessados devem solicitar à DGPNTM a necessária

autorização, através de requerimento acompanhado dos elementos identificativos da embarcação a utilizar, da zona ou zonas onde pretendem operar, da duração da respectiva operação e de elementos de informação que permitam concluir que:

- a) Não existem outros armadores de tráfego local interessados nesses transportes ou estes operadores não têm disponíveis embarcações adequadas;
- b) Não ocorrem alterações perturbadoras do normal funcionamento do mercado, em resultado do tipo de embarcação a utilizar.

4 — A autorização a que se refere o número anterior será comunicada pela DGPNTM às administrações portuárias e juntas autónomas dos portos, aos órgãos locais do Sistema de Autoridade Marítima com jurisdição na área e a outras entidades locais competentes envolvidas.

Artigo 5.º

Navegação costeira nacional

1 — Os armadores de tráfego local podem utilizar embarcações de tráfego local na área da navegação costeira nacional e em zonas diferentes das já legalmente permitidas na referida área de navegação, desde que sejam observadas todas as condições de segurança previstas na legislação aplicável.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, os interessados devem requerer uma autorização à DGPNTM, indicando no respectivo requerimento a identificação das embarcações a utilizar, a zona ou zonas onde vão operar e a duração da respectiva operação.

3 — O despacho de autorização deve estar a bordo, para efeitos de fiscalização.

4 — A DGPNTM comunicará aos órgãos do Sistema de Autoridade Marítima as autorizações que venha a conceder.

Artigo 6.º

Inscrição

O exercício da actividade dos transportes com embarcações de tráfego local depende de inscrição a efectuar na DGPNTM.

Artigo 7.º

Requisitos de inscrição

1 — A inscrição como armador de tráfego local é efectuada a pedido do interessado, devendo o requerimento ser acompanhado dos seguintes documentos:

- a) Certidão do registo comercial do requerente, da qual constem todos os registos em vigor;
- b) Cópias do cartão de pessoa colectiva ou do cartão de empresário em nome individual, conforme o estatuto do requerente.

2 — O requerente deve ainda:

- a) Fornecer a identificação das embarcações de que disponha;
- b) Indicar os serviços que tenha intenção de prestar.

Artigo 8.º**Prazo para a efectivação da inscrição**

1 — A inscrição do armador de tráfego local é efectuada no prazo de 15 dias a contar da data de entrada do requerimento na DGPNTM, e no mesmo prazo deve ser emitido e enviado ao requerente o respectivo documento certificativo da inscrição.

2 — O pedido de inscrição considera-se deferido se, no prazo referido no número anterior, nada for comunicado ao requerente.

Artigo 9.º**Comunicação da inscrição a outras entidades**

A DGPNTM deve comunicar às entidades portuárias, aos órgãos do Sistema de Autoridade Marítima e a outras entidades locais competentes as inscrições dos armadores de tráfego local que efectue ao abrigo deste diploma.

Artigo 10.º**Cancelamento da inscrição**

1 — O cancelamento da inscrição de um armador de tráfego local é efectuado pela DGPNTM, a pedido do próprio, ou com o fundamento de que o mesmo não exerce a actividade há mais de um ano.

2 — Nos processos de cancelamento a que se refere a segunda parte do preceito anterior é obrigatoriamente ouvido pela DGPNTM o armador de tráfego local visado.

Artigo 11.º**Direitos do armador de tráfego local**

O armador de tráfego local tem direito a:

- a) Efectuar transportes de passageiros ou mercadorias no âmbito da navegação local, ao abrigo deste diploma;
- b) Beneficiar de ajudas ou de apoios que venham a ser concedidos para o reapetrechamento ou modernização da respectiva frota;
- c) Beneficiar de vantagens fiscais resultantes de legislação especial aplicável;
- d) Receber dos departamentos competentes a informação ou a documentação do seu interesse, de âmbito nacional ou internacional, respeitante e relacionada com a sua actividade.

Artigo 12.º**Obrigações do armador de tráfego local**

O armador de tráfego local é obrigado a comunicar à DGPNTM:

- a) As alterações que venham a ocorrer, relativamente aos elementos constantes do pedido de inscrição;
- b) A identificação dos navios que adquirir, ou que registar temporariamente;
- c) Os elementos relativos à actividade operacional da frota que explore e os serviços que preste;
- d) Elementos de natureza estatística, relativos a passageiros e a cargas transportados, com periodicidade trimestral;
- e) Outros elementos que lhe sejam solicitados, sem prejuízo do direito à confidencialidade ou à reserva de informação, inerentes à gestão comercial.

Artigo 13.º**Fiscalização da actividade**

A fiscalização da actividade de transporte com embarcações de tráfego local compete à DGPNTM, aos órgãos do Sistema de Autoridade Marítima, às administrações portuárias e às juntas autónomas dos portos.

Artigo 14.º**Competência sancionatória**

1 — Compete à DGPNTM assegurar o cumprimento do disposto neste diploma, a instrução dos processos de contra-ordenação e a aplicação das sanções.

2 — O montante das coimas aplicadas, em execução do presente diploma, reverte:

- a) Em 60 % para o Estado;
- b) Em 40 % para a DGPNTM.

Artigo 15.º**Contra-ordenações**

1 — Constitui contra-ordenação punível com coima qualquer infracção ao disposto no presente diploma e como tal tipificada nos artigos seguintes.

2 — A negligência e a tentativa são sempre puníveis.

3 — Às contra-ordenações previstas no presente diploma é aplicável o regime geral das contra-ordenações previsto no Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de Outubro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 244/95, de 14 de Setembro, e 356/89, de 17 de Outubro.

Artigo 16.º**Falta de inscrição**

1 — Será aplicada coima de montante mínimo de 100 000\$ e máximo de 700 000\$ a quem, sem prévia inscrição, actue como armador de tráfego local, em violação do disposto no artigo 6.º deste diploma.

2 — O montante máximo da coima prevista no número anterior será de 3 000 000\$ se a infracção for praticada por uma sociedade comercial.

Artigo 17.º**Não cumprimento de obrigações**

1 — Será aplicada coima de montante mínimo de 50 000\$ e máximo de 200 000\$ ao armador de tráfego local que não cumpra alguma ou algumas das obrigações a que se encontra vinculado, violando o disposto no artigo 12.º deste diploma.

2 — O montante máximo da coima prevista no número anterior será de 400 000\$ se a infracção for praticada por uma sociedade comercial.

Artigo 18.º**Registo temporário**

O regime do registo temporário previsto nos Decretos-Leis n.ºs 287/83 e 199/84, respectivamente de 22 de Junho e de 14 de Junho, é aplicável, com as devidas adaptações, ao armador de tráfego local.

Artigo 19.º

Disposição transitória

Os agentes económicos que já exerçam a actividade prevista neste diploma dispõem do prazo de 90 dias a partir da data da sua entrada em vigor para proceder à respectiva inscrição como armadores de tráfego local.

Artigo 20.º

Aplicação do diploma nas Regiões Autónomas

Nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira a execução do presente diploma compete aos serviços das respectivas administrações regionais, nomeadamente no que respeita às autorizações previstas no n.º 2 do artigo 5.º, sem prejuízo das competências do Sistema de Autoridade Marítima atribuídas a nível nacional.

Artigo 21.º

Aplicação de regulamentos locais

O presente diploma não prejudica a aplicação de regulamentos locais sobre transportes e carreiras, na parte em que não contrariem as normas previstas neste diploma.

Artigo 22.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor 60 dias após a sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 11 de Março de 1998. — *António Manuel de Oliveira Guterres* — *João Cardona Gomes Cravinho*.

Promulgado em 8 de Maio de 1998.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 5 de Junho de 1998.

O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres*.

Decreto-Lei n.º 198/98

de 10 de Julho

No prosseguimento das iniciativas legislativas tomadas em matéria de enquadramento da actividade de transportes marítimos, impõe-se proceder à definição do regime legal disciplinador da actividade do gestor de navios (*shipmanager*), o qual se reveste de uma importância fundamental na optimização da gestão (técnica e das tripulações) dos navios.

O presente diploma estabelece os requisitos a observar pelos gestores de armamento de navios que pretendam exercer esta actividade, sujeitando-se a uma inscrição prévia e fixando expressamente os seus direitos e obrigações.

Neste diploma é ainda previsto um prazo adequado à regularização da situação dos agentes económicos que já vêm desempenhando esta actividade.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprios das Regiões Autónomas.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º e do n.º 5 do artigo 112.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objecto

1 — O presente diploma tem por objecto regular a actividade do gestor de navios.

2 — Para efeitos do presente diploma entende-se por gestor de navios aquele que, contratualmente, é encarregado pelo armador da prática do conjunto ou de alguns dos actos jurídicos e materiais necessários para que o navio fique em condições de empreender viagem.

Artigo 2.º

Actos próprios dos gestores de navios

Consideram-se actos próprios do gestor de navio os praticados por este no exercício da sua actividade, designadamente:

- a) Seleccionar, recrutar e promover a contratação de tripulações;
- b) Dar cumprimento a disposições legais ou contratuais, executando e promovendo os actos ou diligências relacionados com a gestão de armamento das embarcações que lhes estejam confiadas e a defesa dos respectivos interesses;
- c) Promover a celebração de contratos, nomeadamente, com entidades relacionadas com o armamento do navio;
- d) Promover a contratação de seguros marítimos e bem assim a sua administração;
- e) Praticar os actos relacionados com o aprovisionamento dos navios;
- f) Praticar actos relacionados com a manutenção do navio.

Artigo 3.º

Inscrição

O exercício da actividade do gestor de navio depende de inscrição a efectuar na Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos, adiante designada por DGPNTM.

Artigo 4.º

Requisitos de inscrição

A inscrição dos gestores de navios é efectuada a pedido dos interessados, devendo o requerimento ser acompanhado de:

- a) Certidão do registo comercial do requerente, da qual constem todos os registos em vigor;
- b) Cópias do cartão da pessoa colectiva ou do cartão de empresário em nome individual, conforme o estatuto do requerente.

Artigo 5.º**Prazo para a efectivação da inscrição**

1 — A inscrição dos gestores de navios é efectuada no prazo de 15 dias a contar da data de entrada do requerimento na DGPNTM, e no mesmo prazo deve ser emitido e enviado ao requerente o respectivo documento certificativo da inscrição.

2 — O pedido de inscrição considera-se deferido se, no prazo referido no número anterior, nada for comunicado ao requerente.

Artigo 6.º**Comunicação da inscrição a outras entidades**

A DGPNTM deve comunicar às administrações portuárias, às juntas autónomas dos portos e aos órgãos do Sistema de Autoridade Marítima as inscrições dos gestores de navios que efectue ao abrigo deste diploma.

Artigo 7.º**Cancelamento da inscrição**

1 — O cancelamento da inscrição de um gestor de navios é efectuado pela DGPNTM, a pedido do próprio, ou com o fundamento de que o mesmo não exerce a actividade há pelo menos um ano.

2 — Nos processos de cancelamento a que se refere a segunda parte do preceito anterior são obrigatoriamente ouvidos pela DGPNTM os gestores de navios visados.

Artigo 8.º**Obrigações dos gestores de navios**

Os gestores de navios são obrigados a:

- a) Defender os interesses dos representados, no exercício dos seus poderes de representação;
- b) Colaborar com as entidades marítimas, sanitárias e portuárias no cumprimento de formalidades relacionadas com a gestão de navios;
- c) Informar anualmente a DGPNTM sobre a actividade desenvolvida;
- d) Fornecer à DGPNTM as alterações que venham a ocorrer relativamente aos elementos constantes do pedido de inscrição.

Artigo 9.º**Obrigações especiais do gestor de navios na área da selecção, recrutamento e contratação de tripulações**

1 — Constituem obrigações especiais do gestor de navios, no âmbito da actividade relacionada com a selecção, o recrutamento e a contratação de tripulações a que se refere a alínea a) do artigo 2.º deste diploma:

- a) Organizar e manter actualizado um registo dos marítimos tripulantes recrutados ou contratados por seu intermédio;
- b) Verificar se os marítimos possuem as qualificações, certificados e documentos válidos, exigíveis para o exercício das funções para as quais venham a ser seleccionados ou contratados;
- c) Assegurar que os contratos a celebrar com os marítimos estão de acordo com a legislação e as convenções colectivas de trabalho aplicáveis;

- d) Informar os marítimos dos direitos e obrigações resultantes do contrato de trabalho celebrado;
- e) Assegurar que o marítimo contratado, em especial quando destinado ao estrangeiro, não é abandonado em porto, garantindo-lhe o repatriamento;
- f) Proteger a confidencialidade dos elementos de carácter pessoal e privados dos marítimos recrutados ou contratados.

2 — Em nenhum caso pode ser pedido aos marítimos o pagamento, directa ou indirectamente, no todo ou em parte, de despesas a título do processo de selecção, recrutamento ou contratação, sem prejuízo de custos resultantes da obtenção de certificados, documentos profissionais ou de viagem.

Artigo 10.º**Fiscalização da actividade**

A fiscalização da actividade dos gestores de navios compete à DGPNTM, às administrações portuárias e às juntas autónomas dos portos.

Artigo 11.º**Competência sancionatória**

1 — Compete à DGPNTM assegurar o cumprimento do disposto neste diploma, a instrução dos processos de contra-ordenação, bem como aplicar as sanções nele previstas.

2 — O montante das coimas aplicadas, em execução do presente diploma, reverte:

- a) Em 60 % para o Estado;
- b) Em 40 % para a DGPNTM.

Artigo 12.º**Contra-ordenações**

1 — Constitui contra-ordenação punível com coima qualquer infracção ao disposto no presente diploma e como tal tipificada nos artigos seguintes.

2 — A negligência e a tentativa são sempre puníveis.

3 — Às contra-ordenações previstas no presente diploma é aplicável o regime geral das contra-ordenações.

Artigo 13.º**Falta de inscrição**

1 — Será aplicada coima de montante mínimo de 100 000\$ e máximo de 700 000\$ a quem, sem prévia inscrição, actue como gestor de navios, em violação do disposto no artigo 3.º deste diploma.

2 — O montante máximo da coima prevista no número anterior será de 2 000 000\$, se a infracção for praticada por uma sociedade comercial.

Artigo 14.º**Não cumprimento de obrigações**

1 — Será aplicada coima de montante mínimo de 50 000\$ e máximo de 200 000\$ ao gestor de navios que não cumpra alguma ou algumas das obrigações a que se encontra vinculado, violando o disposto nas alíneas b), c) e d) do artigo 8.º deste diploma.

2 — O montante máximo da coima prevista no número anterior será de 400 000\$, se a infracção for praticada por uma sociedade comercial.

Artigo 15.º

Não cumprimento das obrigações especiais

1 — Será aplicada coima de montante mínimo de 100 000\$ e máximo de 500 000\$ ao gestor de navios que não cumpra alguma ou algumas das obrigações especiais previstas no artigo 9.º deste diploma.

2 — O montante máximo da coima prevista no número anterior será de 1 000 000\$, se a infracção for praticada por uma sociedade comercial.

Artigo 16.º

Disposição transitória

Os agentes económicos que exerçam a actividade prevista neste diploma dispõem do prazo de 90 dias a partir da data da sua entrada em vigor para regularizar a sua situação.

Artigo 17.º

Aplicação do diploma nas Regiões Autónomas

Nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira a execução do presente diploma compete aos serviços das respectivas administrações regionais, sem prejuízo das competências do Sistema de Autoridade Marítima atribuídas a nível nacional.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 26 de Fevereiro de 1998. — *António Manuel de Oliveira Guterres* — *José Veiga Simão* — *João Cardona Gomes Cravinho*.

Promulgado em 6 de Maio de 1998.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 5 de Junho de 1998.

O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres*.

Decreto-Lei n.º 199/98

de 10 de Julho

A legislação nacional sobre construção e modificação das embarcações nacionais encontra-se desactualizada e dispersa por diversos diplomas e áreas específicas, nomeadamente no que diz respeito ao casco, à instalação eléctrica e ao sistema propulsor.

Esta desactualização impõe, por um lado, a adopção de um quadro legal, no qual cada regulamento corresponde apenas a determinado tipo de embarcações, e, por outro, o alargamento do seu campo de aplicação a outras matérias conexas com a construção ou a modificação das embarcações, por forma a serem garantidas as necessárias condições de segurança das mesmas, das pessoas embarcadas e a devida protecção ao meio marinho.

A necessidade de actualizar a legislação sobre esta matéria resulta também das normas comunitárias apli-

cáveis, nomeadamente do disposto no Regulamento n.º 2930/86, de 22 de Setembro, alterado pelo Regulamento n.º 3259/94, de 29 de Dezembro, ambos do Conselho.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º e do n.º 5 do artigo 112.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

É aprovado o Regulamento sobre Construção e Modificação das Embarcações de Pesca de Comprimento entre Perpendiculares Inferior a 12 m, constante do anexo ao presente diploma.

Artigo 2.º

As normas relativas aos processos de vistorias e de certificação a que estão sujeitas as embarcações abrangidas por este diploma serão objecto de portaria do Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território.

Artigo 3.º

Pelos serviços prestados relativos ao processo de aprovação técnica para construção ou modificação das embarcações, às vistorias e à certificação são devidas taxas, cujo montante será fixado por portaria do Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território.

Artigo 4.º

O presente diploma entra em vigor 90 dias após a data da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 26 de Fevereiro de 1998. — *António Manuel de Oliveira Guterres* — *João Cardona Gomes Cravinho*.

Promulgado em 7 de Maio de 1998.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 5 de Junho de 1998.

O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres*.

ANEXO

Regulamento sobre Construção e Modificação das Embarcações de Pesca de Comprimento entre Perpendiculares Inferior a 12 m.

CAPÍTULO 1

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objecto e aplicação

1 — O presente Regulamento estabelece as normas a observar na construção e na modificação das embarcações de pesca de comprimento entre perpendiculares inferior a 12 m.

2 — Excluem-se do âmbito de aplicação do presente Regulamento as embarcações de pesca que, embora de

comprimento entre perpendiculares inferior a 12 m, sejam desprovidas de motor fixo.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos de aplicação deste Regulamento, entende-se por:

- 1) Embarcação de boca aberta — a embarcação sem convés estanque de proa à popa;
- 2) Comprimento fora a fora (C_{ff}) — a distância medida no plano de mediania desde a extremidade de vante da proa até à extremidade de ré da popa, considerando que a proa inclui a estrutura estanque do casco a vante, o castelo ou salto de proa, a roda de proa, o capelo e a borda falsa e exclui a balastrada e o gupupés e que a popa inclui a estrutura estanque do casco a ré, o castelo ou salto de popa, a rampa de arrasto, a borda falsa, o cadaste e o pórtico fixo e exclui as balastradas, a porta do leme, os turcos, os paus de carga e as escadas;
- 3) Comprimento entre perpendiculares (C_{pp}) — é igual a 96 % do comprimento total medido sobre uma linha de água traçada a 85 % do mínimo pontal de construção medido da face superior da quilha ou o comprimento medido da face de vante da roda de proa até ao eixo da madre do leme naquela linha de água, se este for maior. Nas embarcações projectadas com diferença de imersão, a linha de água na qual é medido este comprimento será paralela à linha de água carregada prevista;
- 4) Modificação de uma embarcação — a alteração nas suas dimensões principais, na geometria da querena, ou a que origine um embarque ou desembarque de peso superior a 5 % do deslocamento leve;
- 5) Meio navio — o meio de C_{pp} ;
- 6) Boca (B) — a boca máxima a meio navio, medida na ossada, se se tratar de embarcações de casco metálico, ou fora do forro, no caso de embarcações de casco não metálico;
- 7) Pontal de construção (P_c) — a distância, na vertical a meio navio, que vai da linha da quilha até à linha recta do vau, no caso de embarcações com convés, ou até à borda, no caso de embarcações de boca aberta;
- 8) Bordo livre (BL) — a distância desde a linha de água carregada até à face superior do convés, à borda a meio navio, mas, tratando-se de embarcações em madeira, não se terá em conta a sobreespessura da tabica;
- 9) Potência (P) — a potência do motor, determinada de acordo com a norma ISO 3046/1, tendo como referência o Regulamento CEE n.º 2930/86;
- 10) Organismos de inspecção legalmente reconhecidos — as organizações reconhecidas em conformidade com as disposições da Directiva n.º 94/57/CE, do Conselho, de 21 de Novembro, que tenham celebrado acordo com o ministério que tutela a segurança das embarcações, nos termos do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 115/96, de 6 de Agosto.

CAPÍTULO 2

Construção e modificação de embarcações

Artigo 3.º

Aprovação técnica para início da construção ou da modificação

1 — A construção ou a modificação de embarcações abrangidas por este Regulamento só é permitida depois de obtida a necessária aprovação técnica para início da sua construção ou modificação.

2 — Compete à Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos, adiante designada por DGPNTM, emitir, a pedido dos interessados, a respectiva declaração comprovativa da aprovação técnica para início da construção ou da modificação.

Artigo 4.º

Pedido de aprovação técnica

1 — O pedido de aprovação técnica para início das construções ou das modificações das embarcações deve ser dirigido à DGPNTM e conter, em duplicado, os seguintes elementos:

- a) Elementos do projecto de construção previstos nas alíneas a) a d) do artigo 5.º ou o projecto de modificação da embarcação previsto no artigo 6.º;
- b) Contrato de construção ou de modificação da embarcação;
- c) Despacho autorizador da construção ou da modificação da embarcação, proferido pela entidade competente.

2 — Após a apreciação dos elementos que constam do número anterior, e desde que se encontrem cumpridos os requisitos de segurança, a DGPNTM devolverá uma cópia dos mesmos, com a indicação de aprovado, conjuntamente com a respectiva aprovação técnica para início da construção.

3 — A DGPNTM enviará uma cópia da aprovação técnica para início da construção à capitania ou delegação marítima da área de jurisdição onde se efectua a construção ou a modificação.

Artigo 5.º

Elementos do projecto de construção

1 — Do projecto de construção, apresentado em duplicado, devem fazer parte os seguintes elementos:

- a) Memória descritiva global da embarcação, incluindo a definição técnica da instalação eléctrica, sistemas de esgoto, sistemas eléctricos, mecânicos e electrónicos e aparelho propulsor, incluindo a potência;
- b) Desenho do arranjo geral da embarcação, incluindo o corte longitudinal e horizontal da embarcação à escala de 1:25, 1:20 ou 1:10;
- c) Desenho da secção mestra com os escantilhões à escala de 1:10;
- d) Plano geométrico, nas embarcações com convés, à escala de 1:25, 1:20 ou 1:10;
- e) Impresso de modelo oficial relativo às características do aparelho motor, devidamente preenchido;
- f) Esquemas dos circuitos de combustível, de esgoto das cavernas e de extinção de incêndio

com água do mar nas embarcações de C_{ff} superior a 9 m;

- g) Esquema geral da instalação eléctrica;
- h) Informação sobre o deslocamento leve e sobre os pesos referidos no artigo 15.º deste Regulamento;
- i) Cálculo da reserva de flutuabilidade e plano da sua distribuição nas embarcações de boca aberta, conforme previsto no artigo 19.º;
- j) Cálculo de arqueação, tal como previsto no artigo 77.º deste Regulamento.

2 — Do projecto apresentado deve ainda resultar que a estrutura e os escantilhões, bem como o dimensionamento do aparelho de governo, satisfazem o presente Regulamento, tendo por base os elementos aplicáveis constantes dos apêndices n.ºs 1 e 2 a este Regulamento, ou, em alternativa, as regras de um organismo de inspecção legalmente reconhecido.

Artigo 6.º

Elementos do projecto de modificação

1 — Do projecto de modificação, apresentado em duplicado, devem fazer parte os seguintes elementos:

- a) Memória descritiva da modificação;
- b) Esquemas e desenhos referentes à modificação e informação sobre o deslocamento leve e eventual alteração de pesos;
- c) Impresso de modelo oficial relativo às características do aparelho motor, devidamente preenchido, no caso de haver substituição do motor ou alteração da linha de veios ou da hélice.

2 — Se a modificação incluir alterações de estrutura, do projecto apresentado deverá resultar que esta e os escantilhões satisfazem os elementos aplicáveis constantes do apêndice n.º 1 a este diploma.

Artigo 7.º

Embarcações construídas em série

No caso de embarcações construídas em série, o documento comprovativo de aprovação técnica para início da construção indicará o número de embarcações que é permitido construir.

Artigo 8.º

Vistorias

As vistorias à construção e à modificação das embarcações abrangidas pelo presente diploma só devem ser iniciadas após aprovação de todos os elementos que fazem parte do projecto.

Artigo 9.º

Provas de mar

Antes de iniciarem a actividade, as embarcações devem fazer provas de mar, na presença de um inspector da DGPNTM, destinadas a confirmar a operacionalidade do motor, dos meios de esgoto, de baldeação, de incêndios e de salvação, o funcionamento da instalação eléctrica e a eficiente manobrabilidade da embarcação.

CAPÍTULO 3

Estrutura das embarcações

Artigo 10.º

Reforços locais

O casco deve ser protegido contra o desgaste provocado pelo aparelho de pesca e ter reforços nas zonas onde se exerçam maiores esforços, nomeadamente os resultantes da propulsão, do aparelho de pesca, da mastreação, da amarração e da fundeação.

Artigo 11.º

Elementos móveis ou semimóveis

Todos os elementos móveis ou semimóveis da embarcação, tais como peças de equipamento ou de apetrechamento, susceptíveis de causar acidentes derivados da sua movimentação devem ser estivados e peados de maneira a não constituir qualquer perigo para a tripulação.

Artigo 12.º

Borda falsa e balastradas

1 — As embarcações, para garantir a segurança da tripulação contra os golpes de mar, devem possuir borda falsa, balastradas ou resguardos, com uma altura mínima (h) determinada pela seguinte fórmula:

$$h = 450 + 25 \times C_{pp}$$

sendo h expresso em milímetros e C_{pp} em metros.

2 — O valor correspondente à altura mínima pode ser inferior, no caso de a borda falsa interferir com a faina da pesca, desde que tal seja aprovado pela DGPNTM.

3 — Para segurança dos tripulantes quando se movimentem sobre o convés da embarcação, devem existir corrimãos dispostos lateralmente ao longo do casario.

Artigo 13.º

Anteparas transversais estanques

1 — As embarcações com convés devem possuir anteparas estanques até ao convés, construídas de modo a aumentar a resistência estrutural da embarcação e limitar possíveis alagamentos.

2 — Se o alojamento ou o porão forem contíguos à casa da máquina, deve existir uma antepara estanque a separar esta dos referidos compartimentos.

3 — O número de aberturas efectuadas nas anteparas estanques para passagem de veios, encanamentos e cabos eléctricos deve ser reduzido ao mínimo, não sendo permitidas aberturas para passagem de tripulantes.

Artigo 14.º

Aberturas no casco

1 — As tomadas e as descargas de água existentes no casco devem ser equipadas com válvulas de tipo «não retorno», ligadas directamente ao casco ou a uma caixa de fundo, facilmente acessíveis e dotadas de indicador de posição, devendo as válvulas ser construídas em aço, bronze ou outro material de resistência equivalente e compatíveis com os materiais do casco e dos encanamentos onde estão inseridas.

2 — Sobre o casco, na entrada das tomadas de água, a fim de evitar a entrada de corpos estranhos susceptíveis de estorvar a acção do obturador da válvula, devem ser montadas grelhas desmontáveis, com uma secção de passagem suficiente.

3 — Não são autorizadas outras aberturas no casco além das indicadas no n.º 1 deste artigo e das aberturas para a saída dos escapes húmidos, sendo proibida a instalação de vigias no casco.

CAPÍTULO 4

Estabilidade e limite de carga

Artigo 15.º

Embarcação carregada

1 — O deslocamento da embarcação carregada é igual ao seu deslocamento leve, acrescido dos seguintes pesos:

- Tripulação (75 kgf/pessoa);
- Totalidade dos consumíveis (combustível, aguada, óleos e provisões);
- Arte de pesca em serviço e de reserva correspondente ao tipo de exploração;
- Capturas e gelo;
- Peso dos tinos cheios, caso existam.

2 — O número de tripulantes previsto não pode exceder o que resultar da aplicação do artigo 67.º

3 — O deslocamento leve corresponde ao peso da embarcação, incluindo casco, superestruturas, máquinas e equipamento.

Artigo 16.º

Valor do tosado nas embarcações com convés

1 — O tosado normal mínimo de uma embarcação, expresso em milímetros, deve ser o seguinte:

- Na extremidade de vante do casco: $t_{Av} = 11 C_{pp} + 330$;
- A meio navio: $t_{AM} = 0$;
- Na extremidade de ré do casco: $t_{AR} = 0,5 \times t_{Av}$;

sendo o valor de C_{pp} expresso em metros.

2 — O salto ou castelo de proa ou de popa são considerados para efeito do cômputo dos valores mínimos do tosado.

Artigo 17.º

Bordo livre

1 — O bordo livre correspondente ao deslocamento da embarcação carregada é o que resultar da prova de avaliação da estabilidade referida no n.º 1 do artigo 20.º, reduzido da sobreimersão provocada pelo embarque de pesos em falta até atingir a condição de embarcação carregada.

2 — A sobreimersão referida no número anterior é calculada tendo em conta o deslocamento unitário (d) por centímetro de imersão, determinado através da seguinte fórmula:

$$d = 7 \times C_{pp} \times B$$

sendo d expresso em quilogramas-força por centímetro e C_{pp} e B em metros.

3 — O bordo livre da embarcação carregada, calculado em conformidade com os n.ºs 1 e 2 deste artigo,

no ponto mais baixo da linha do convés à borda, não pode ser inferior a um décimo da boca (B).

4 — Se o valor do bordo livre for inferior a um décimo da boca (B), podem ser aplicadas restrições com incidência na área de navegação, na arte de pesca ou no peso de capturas.

Artigo 18.º

Determinação da carga máxima autorizada em embarcações de boca aberta

1 — A carga máxima autorizada é determinada através da seguinte fórmula:

$$M = 0,1 \times C_{ff} \times B \times P_c$$

sendo M expresso em toneladas e C_{ff} , B e P_c em metros.

2 — O carregamento deve ser uniformemente distribuído de vante a ré, de modo a assegurar um caimento satisfatório para as embarcações.

3 — O valor do bordo livre da embarcação, com a carga máxima autorizada, não pode ser inferior a um décimo da boca (B).

Artigo 19.º

Reserva de flutuabilidade das embarcações de boca aberta

1 — As embarcações de boca aberta devem possuir uma reserva de flutuabilidade, em decímetros cúbicos, numericamente igual à soma dos pesos do casco, do material de armamento, do motor e de um quarto do peso da carga máxima autorizada, expressos em quilogramas-força.

2 — Para as embarcações de madeira, a reserva de flutuabilidade pode ser calculada retirando o peso do casco.

3 — A reserva de flutuabilidade deve ser convenientemente distribuída, de modo a garantir que, em caso de alagamento, a embarcação se mantenha com governo a flutuar, em boas condições de caimento e sem adornamento.

4 — Os volumes de flutuabilidade das embarcações devem ser fechados e cheios com material celular.

5 — Nas embarcações de casco metálico com duplo fundo, dividido longitudinalmente em, pelo menos, três compartimentos de volumes semelhantes, não é obrigatório o seu enchimento com material celular.

6 — Os elementos de reserva de flutuabilidade devem ser fixados no interior da embarcação.

Artigo 20.º

Avaliação da estabilidade

1 — A altura metacêntrica inicial (GM) determina-se directamente com a ajuda de um medidor de GM , ou pelo método dos períodos de balanço, na seguinte condição de carga:

- 10% dos materiais consumíveis (combustíveis, aguada, óleos e provisões);
- Arte de pesca em serviço e de reserva correspondente ao tipo de exploração prevista e estivada no lugar habitual, admitindo-se a simulação através de pesos equivalentes;
- Capturas, gelo e peso dos tinos cheios, simulados através de pesos equivalentes colocados nas respectivas posições, e ainda outros que possam ser içados pelos guinchos de pesca e depositados sobre o convés.

2 — A altura metacêntrica inicial (GM) deve ser igual ou superior a 0,7 m, quando se utilizar o método do período do balanço, calculado através da seguinte fórmula:

$$GM = \left(\frac{0,85 \times B}{T} \right)^2$$

em que o período de balanço (T), expresso em segundos, corresponde à média dos períodos resultantes de três medições que incluam, cada uma, pelo menos três oscilações completas, sendo B e GM expressos em metros.

3 — A DGPNTM pode aceitar que o valor de GM seja calculado através de outro método e seja outro o valor de comparação, desde que devidamente fundamentado.

4 — Na realização do teste de estabilidade devem ser observadas, cumulativamente, as seguintes condições:

- a) Embarcação em águas tranquilas;
- b) Vento fraco ou nulo;
- c) Tensão nas amarras nula.

5 — No caso de instalação de guinchos ou de outros aparelhos de elevação, devem ser efectuados ensaios demonstrativos de que essas instalações não constituem perigo para a estabilidade da embarcação.

6 — O ensaio de elevação da carga máxima, previsto no número anterior, deve ser efectuado na posição mais desfavorável e não deve originar a imersão do convés à borda, no caso de uma embarcação com convés, ou uma redução de mais de 50% do bordo livre, medido antes da operação, no caso de uma embarcação, de boca aberta.

Artigo 21.º

Uso das artes de arrasto e estabilidade

1 — A actividade com artes de arrasto só pode ser exercida por embarcações que tenham convés e satisfaçam o valor do tozado previsto no artigo 16.º deste Regulamento.

2 — O pórtico deve ser construído de modo a reduzir ao máximo a sua incidência sobre a estabilidade, o aumento do deslocamento ou da imersão, garantindo as condições de segurança satisfatórias na laboração do aparelho de pesca.

3 — A estabilidade da embarcação deve manter-se satisfatória quando se exercer a força de arrasto à potência máxima ou se virar para bordo da embarcação as redes ou as xávegas.

4 — A estabilidade da embarcação considera-se satisfatória quando o esforço de tracção num só cabo, puxando a 45º na horizontal, não provoque um adornamento do qual resulte a imersão do convés à borda, estando esta na condição de carga prevista no n.º 1 do artigo anterior.

5 — A potência propulsora não deve ultrapassar o valor, expresso em quilovátios, resultante da seguinte fórmula:

$$P \leq \frac{11,76\Delta}{0,41 d + 0,47 h + 0,32 B_L + 0,22 P_c}$$

sendo nesta fórmula:

- Δ — o deslocamento, em toneladas, na condição de embarcação carregada definida no artigo 15.º;
- P — a potência do motor ou motores propulsores da embarcação, expressa em quilovátios;
- d — a distância, em metros, do ponto donde parte o cabo ao plano de mediania;

h — a altura, em metros, do convés ao ponto donde partem os cabos;

B_L — o bordo livre a meio navio, expresso em metros;

P_c — o pontal de construção da embarcação, expresso em metros.

6 — A potência propulsora não pode ultrapassar a que foi determinada pela entidade competente para autorizar a construção.

Artigo 22.º

Protecção das aberturas em embarcações com convés

1 — As escotilhas devem ser colocadas no plano de mediania ou próximo dele e o mais afastadas possível das extremidades de vante ou de ré da embarcação.

2 — A altura mínima das braçolas, em função do comprimento fora a fora da embarcação, deve ter, pelo menos, o seguinte valor:

- a) Embarcações com C_{ff} inferior ou igual a 9 m: 230 mm;
- b) Embarcações com C_{ff} superior a 9 m: 300 mm.

3 — Quando as aberturas de escotilha se situem no plano de mediania, a altura das braçolas pode ser reduzida num valor (v) calculado da seguinte forma:

- a) Embarcações com C_{ff} inferior ou igual a 9 m: $v = H_s - (0,1 B + 230 \text{ mm})$;
- b) Embarcações com C_{ff} superior a 9 m: $v = H_s - (0,1 B + 300 \text{ mm})$;

em que a altura de segurança (H_s) é a distância entre a linha de água de carga máxima e o ponto de entrada de água pela escotilha.

4 — Os meios de fecho devem ser assegurados por tampas suficientemente resistentes, dotadas de juntas estanques e de meios de aperto que garantam o seu fecho.

5 — Como meios de fecho são aceites tampas de escotilha, à face com o convés, desde que sejam estanques e funcionem como meio de acesso a utilizar unicamente em porto.

Artigo 23.º

Portas nas superestruturas dando acesso a locais abaixo do convés

As portas devem ser de construção robusta e de uma estanquidade satisfatória, podendo ser de corrediça ou fixas com dobradiças, e a altura mínima das braçolas (soleiras) deve ter, em função do comprimento fora a fora da embarcação, o seguinte valor:

- a) Embarcações com C_{ff} inferior ou igual a 9 m: 230 mm;
- b) Embarcações com C_{ff} superior a 9 m: 300 mm.

Artigo 24.º

Aberturas de resbordo

1 — A área total das aberturas de resbordo, por metro do comprimento de borda falsa, deve ser igual ou superior aos seguintes valores:

- a) Embarcações com C_{ff} inferior ou igual a 9 m: 1 dm²;
- b) Embarcações com C_{ff} superior a 9 m: 3 dm².

2 — As aberturas de resbordo devem ser distribuídas igualmente por ambos os bordos da embarcação.

3 — As aberturas de resbordo podem ser equipadas com portas de mar que impeçam a entrada de água para o convés, não podendo, no entanto, existir sistemas de fecho.

Artigo 25.º

Respiradouros dos tanques de combustível

1 — Os respiradouros dos tanques de combustível devem ter uma altura mínima de 600 ml, acima do convés e, para evitar o risco de entrada de água, devem ser instalados o mais próximo possível do plano de mediania, afastados dos extremos da embarcação e, se possível, encostados às casotas centrais.

2 — Os respiradouros devem estar equipados na sua extremidade superior com um tubo curvado e com rede pára-chamas.

3 — O mesmo respiradouro de ar pode servir mais de um tanque.

Artigo 26.º

Condutas de ventilação

As condutas de ventilação, quando existam, devem ser instaladas na parte central da embarcação, encostadas ao casario, com a extremidade o mais elevada possível, e dispor de um sistema de fecho.

Artigo 27.º

Encanamentos de água do mar

1 — Os encanamentos da água do mar devem ser construídos com materiais metálicos ou materiais com resistência equivalente, podendo aceitar-se encanamentos flexíveis para ligação aos motores, desde que a sua instalação seja considerada indispensável.

2 — Os encanamentos flexíveis devem ter o menor comprimento possível e ser resistentes ao calor e aos hidrocarbonetos, devendo ser colocados em locais visíveis e ligados aos encanamentos rígidos por abraçadeiras duplas.

Artigo 28.º

Circuito de esgoto em embarcações com convés

1 — O esgoto de cada compartimento independente localizado abaixo do convés deve poder efectuar-se por meio de uma bomba fixa accionada mecanicamente.

2 — O circuito de esgoto deve ser concebido de modo que a água não possa passar directamente do mar para o interior da embarcação e cada aspiração deve ser dotada de um ralo, de dimensões adequadas, acessível e fácil de limpar.

3 — Os encanamentos de esgoto podem ser de aço, cobre ou outro material equivalente, devendo a sua espessura ter em conta os riscos de corrosão.

4 — Nas embarcações com C_{ff} superior a 9 m deve ser instalado junto da tomada de aspiração do esgoto da casa da máquina um indicador de nível alto, permanentemente ligado, que accione um alarme sonoro e luminoso.

Artigo 29.º

Número e débito das bombas de esgoto das embarcações com convés

1 — Nas embarcações com um C_{ff} superior a 9 m devem ser instaladas duas bombas de esgoto indepen-

dentes, sendo a principal accionada mecanicamente pelo motor propulsor ou auxiliar e a outra accionada eléctrica ou manualmente, dispondo uma das bombas de aspiração directa à casa da máquina.

2 — Nas embarcações com um C_{ff} inferior ou igual a 9 m devem ser instaladas duas bombas de esgoto, sendo a principal fixa, accionada mecanicamente pelo motor propulsor, podendo a outra ser portátil, accionada manualmente.

3 — O débito da bomba de esgoto principal, expresso em metros cúbicos por hora, deve ser, pelo menos, numericamente igual ao comprimento fora a fora da embarcação, expresso em metros.

4 — Sempre que a bomba de baldeação for utilizada como segunda bomba de esgoto, deve ser instalada uma válvula de retenção ou um macho de três vias, de forma a impedir a entrada da água do mar para o circuito de esgoto.

5 — O diâmetro do colector de esgoto deve ser, no mínimo, igual ao diâmetro de aspiração da bomba.

6 — Sempre que a segunda bomba de esgoto seja accionada por motor eléctrico, esta deve ter um débito igual ou superior a metade do débito da bomba principal.

Artigo 30.º

Meios de esgoto das embarcações de boca aberta

As embarcações de boca aberta devem ser equipadas com uma bomba de esgoto manual e portátil, com um diâmetro de aspiração no mínimo, igual a 30 mm.

Artigo 31.º

Inscrições e marcas nas embarcações

1 — As embarcações devem ter inscritas à proa, em ambos os bordos, as letras correspondentes à abreviatura do porto de registo e o número de registo.

2 — A seguir ao número de registo deve ser pintada a letra «L» ou «C», conforme se trate respectivamente de uma embarcação de pesca local ou costeira.

3 — Por baixo das letras de abreviatura do porto de registo, do número de registo e das letras indicativas da área de pesca deve ser pintado o nome da embarcação.

4 — Nas embarcações com um C_{ff} inferior a 10 m, a altura das letras e dos números deve ser, pelo menos, de 10 cm, com uma largura de linha proporcionada.

5 — Nas embarcações com um C_{ff} igual ou superior a 10 m, a altura das letras e dos números deve ser, pelo menos, de 25 cm, com uma largura de linha não inferior de 4 cm.

6 — As inscrições devem ser efectuadas no ponto mais elevado possível acima do nível da água, de modo a serem claramente visíveis a partir do mar e do ar, e pintadas na cor branca sobre fundo preto, ou vice-versa.

7 — As letras e os números pintados na embarcação não podem ser apagados, alterados ou tornar-se ilegíveis, nem cobertos ou ocultados.

8 — Nas embarcações com painel de popa deve ser pintado sobre este o nome da embarcação e por baixo deste o nome do porto de registo.

9 — Nas embarcações é permitida a inscrição de outras siglas, desde que estas não prejudiquem a respectiva identificação.

CAPÍTULO 5

Instalação propulsora

Artigo 32.º

Combustíveis autorizados

O combustível líquido utilizado nos motores das embarcações, instalados em compartimentos localizados sob o convés estanque, deve ter um ponto de inflamação superior a 60°C.

Artigo 33.º

Iluminação do compartimento

O local onde se encontra a instalação propulsora deve ser suficientemente iluminado, de modo a permitir efectuar com segurança todas as operações correntes de condução e manutenção, e os pontos de iluminação, quando existam, devem ser protegidos por globos ou armaduras resistentes.

Artigo 34.º

Arranjo do compartimento

1 — As operações correntes de condução e manutenção devem ser efectuadas em completa segurança e os acessos aos órgãos de comando da instalação propulsora devem garantir a inexistência de riscos de contacto com pontos quentes ou com peças em movimento.

2 — Nas embarcações de boca aberta, o motor deve ser protegido por um resguardo estanque.

3 — Se o arranque do motor propulsor se puder fazer da casa do leme, deve ser instalado um dispositivo de encravamento que impeça o seu arranque enquanto nele se processarem operações de manutenção.

4 — Os meios de acesso ao compartimento do motor propulsor devem ser de fácil utilização, de modo a garantir uma rápida aproximação aos órgãos da instalação propulsora.

Artigo 35.º

Ventilação

1 — Nas embarcações de C_{ff} superior a 9 m devem ser instaladas duas condutas de ventilação opostas, uma alta e outra baixa, tão afastadas quanto possível e com secção que permita assegurar o bom funcionamento do motor propulsor à potência máxima.

2 — As condutas de ventilação e as tampas de fecho devem ser incombustíveis e estas últimas devem estar presas de modo permanente e, no caso de a ventilação ser forçada, o ventilador deve poder ser parado do exterior do compartimento.

Artigo 36.º

Meios de controlo e comando

1 — Junto do comando do leme das embarcações deve ser instalado um painel de controlo e comando que comporte os seguintes dispositivos:

- a) Comando do motor e caixa redutora inversora;
- b) Conta-rotações;
- c) Indicador da pressão de óleo de lubrificação do motor e caixa redutora inversora;
- d) Indicador da temperatura da água doce de arrefecimento;

- e) Indicador de carga das baterias de arranque do motor;
- f) Paragem do motor;
- g) Alarmes sonoros e visuais, que actuem por baixa pressão do óleo de lubrificação e alta temperatura de arrefecimento.

2 — O motor propulsor deve possuir um conjunto mínimo de dispositivos que permita efectuar o seu comando local.

3 — A DGPNTM pode dispensar alguns dos dispositivos indicados no número anterior, desde que as embarcações tenham um C_{ff} inferior ou igual a 9 m e o motor propulsor seja de potência inferior a 25 kW.

4 — Os comandos à distância devem ser incombustíveis e o seu funcionamento não deve alterar-se em resultado de elevações acentuadas de temperatura.

Artigo 37.º

Meios de arranque do motor propulsor

1 — As embarcações devem possuir uma fonte de energia de arranque do motor propulsor com capacidade para assegurar seis arranques consecutivos.

2 — Nas embarcações de C_{ff} até 9 m de boca aberta com motores propulsores de potência igual ou inferior a 25 kW é permitida a utilização de sistemas de arranque manual.

3 — Nas embarcações de C_{ff} superior a 9 m, cujo arranque apenas seja assegurado por meio de um único motor eléctrico de arranque, este deve ser alimentado por duas baterias distintas, em que uma é específica para esse fim e a outra pode ser a do serviço geral.

Artigo 38.º

Refrigeração

1 — As tomadas de água devem ser equipadas com filtros fáceis de limpar, obedecer às regras que constam do artigo 14.º e o seu número reduzido o mais possível.

2 — Nas embarcações com um C_{ff} superior a 9 m, que tenham motores propulsores refrigerados por água, a refrigeração de emergência deve poder ser feita a partir de qualquer outra bomba mecânica adequada, devendo existir a bordo todos os acessórios, válvulas e encaamentos de ligação necessários para uma montagem de emergência.

Artigo 39.º

Evacuação dos gases de escape

1 — O colector de evacuação deve ser isolado, de modo a não provocar queimaduras na tripulação e a não inflamar o combustível ou o óleo que com ele acidentalmente entre em contacto, não devendo o material isolante conter amianto nem libertar produtos tóxicos.

2 — Quando o colector de evacuação atravesse pavimentos, estes devem ser suficientemente protegidos e isolados, de modo a evitar riscos de incêndio.

3 — A instalação de escapes húmidos deve ser efectuada de modo a não permitir a entrada de água para o interior do motor ou da embarcação.

Artigo 40.º

Veios propulsores e intermédios

1 — O material para fabricar os veios deve ter uma tensão de rotura não inferior a 440 N/mm².

2 — O diâmetro do veio propulsor deve estar de acordo com as instruções fornecidas pelo fabricante do motor e o seu valor, em milímetros, não deve ser inferior ao calculado pela fórmula:

$$d_p = 30 \sqrt[3]{\frac{P}{r}}$$

sendo:

d_p — o diâmetro propulsor, em milímetros;

P — a potência do motor, em quilovátios;

r — o número de rotações por segundo da hélice.

3 — Se o material tiver uma tensão de rotura (σ_r) superior a 440 N/mm² o diâmetro do veio propulsor pode ser corrigido multiplicando-o pelo factor do material (f), em que:

$$f = \sqrt[3]{\frac{600}{\sigma_r + 160}}$$

4 — O diâmetro do veio intermédio, quando existir, deve ser calculado em conformidade com os números anteriores e aplicando posteriormente a seguinte fórmula:

$$d_i = 0,85 d_p$$

em que d_i é o diâmetro do veio intermédio, em milímetros.

5 — Quando o veio atravessar uma antepara estanque, a integridade e a resistência desta deve ser mantida.

6 — Se o motor for instalado sobre apoios flexíveis e não forem utilizadas uniões flexíveis, a distância entre a união da caixa e a chumaceira não deve ser inferior a 40 d_p .

Artigo 41.º

Manga, chumaceiras e casquilhos de apoio

As chumaceiras e os casquilhos de apoio dos veios devem ter uma lubrificação adequada e os casquilhos de apoio da manga devem ter, pelo menos, um comprimento igual a três vezes o diâmetro do veio.

Artigo 42.º

Prevenção da poluição

As fugas de combustível ou de óleo de lubrificação provenientes do motor, da caixa redutora ou das instalações de bombagem, ou filtragem de combustível, e também as fugas de óleo hidráulico, devem poder ser recuperadas, através das necessárias aparadeiras.

Artigo 43.º

Tanques de combustível

1 — Os tanques de combustível devem estar afastados de fontes de calor, nomeadamente do colector de evacuação, e ser suficientemente reforçados, de modo a poderem suportar a prova de pressão sem deformações permanentes apreciáveis, manterem a sua estanquidade e estarem ligados à massa.

2 — Os tanques de combustível cuja largura média seja superior a dois terços da boca da embarcação devem ser subdivididos, formando compartimentos diferentes de largura não superior a meia boca da embarcação.

3 — A estanquidade dos tanques de combustível não deve depender de soldaduras efectuadas com baixo ponto de fusão.

4 — Os tanques de combustível e os tanques destinados à água doce não podem ter anteparas comuns.

5 — Os tanques de combustível não estruturais devem ser solidamente ligados à estrutura da embarcação.

6 — Os tanques de combustível amovíveis e os tanques estruturais, antes de serem instalados a bordo, devem ser submetidos a uma prova de pressão, devendo esta corresponder à altura de uma coluna de água acima do tecto do tanque, igual ao ponto mais elevado do respiradouro, mas nunca inferior a 900 mm.

Artigo 44.º

Tanques de combustível em plástico reforçado com fibra de vidro

1 — Os tanques de combustível em plástico reforçado a fibra de vidro (PRFV) podem ser utilizados para armazenamento de combustíveis, com um ponto de inflamação igual ou superior a 60°C, e a sua construção deve obedecer aos regulamentos aplicáveis de um organismo de inspecção legalmente reconhecido.

2 — Os tanques de combustível em PRFV devem dispor de dispositivos capazes de evitar a acumulação de electricidade estática, devendo as superfícies interiores e exteriores das paredes ser resistentes à acção dos hidrocarbonetos.

3 — Os tanques de combustível em PRFV devem ser construídos de modo a resistir ao fogo e ser revestidos de uma pintura retardadora da sua propagação.

4 — Os tanques de combustível em PRFV devem ser submetidos a uma prova de pressão, devendo esta corresponder à altura de uma coluna de água acima do tecto do tanque, igual ao ponto mais elevado do respiradouro, mas nunca inferior a 900 mm.

Artigo 45.º

Acessórios e dimensionamento dos tanques de combustível

1 — Os tanques de combustível devem ser equipados com:

- Uma porta de visita com o diâmetro de 150 mm, nos tanques cuja capacidade esteja compreendida entre 50 l e 1500 l ou com as dimensões de 450 mm × 350 mm, nos de capacidade superior a 1500 l;
- Uma tomada de enchimento dotada de uma tampa roscada ou do tipo baioneta com acoplamento rápido, localizada num local protegido acima do convés;
- Um respiradouro satisfazendo o disposto no artigo 25.º com um diâmetro interior não inferior ao do encanamento de enchimento;
- Uma válvula de purga e despejo, localizada na parte mais baixa do tanque;
- Um tubo de sonda com válvula de fecho automático ou um indicador de nível eléctrico, ou um vidro de nível resistente ao fogo, dotado

nas duas extremidades de válvulas de fecho automático, facilmente manobráveis e protegido por um perfil metálico em U.

2 — Os tanques de combustível devem ser convenientemente reforçados e a espessura da chapa deve ser, no mínimo, igual à que consta da seguinte tabela:

Material	Capacidade (C) do tanque, em litros				
	$C < 50$	$50 \leq C < 100$	$100 \leq C < 200$	$200 \leq C < 1000$	$C \geq 1000$
Aço	1,5 mm	2,0 mm	3,0 mm	5,0 mm	6,0 mm
Aço inoxidável	1,0 mm	1,0 mm	2,0 mm	3,0 mm	4,0 mm
Alumínio	2,0 mm	3,0 mm	4,0 mm	5,0 mm	6,0 mm
PRFV	4,0 mm	4,0 mm	4,0 mm	5,0 mm	6,0 mm

Artigo 46.º

Circuito de combustível

1 — O circuito de combustível deve ser construído em tubo de aço, de cobre ou de outro material aprovado e as juntas devem ser em número reduzido e localizadas de modo que eventuais fugas não possam entrar em contacto com superfícies quentes.

2 — O circuito de combustível deve ser visível em todo o seu percurso, protegido contra choques e vibrações, devidamente fixo, e no caso de utilização de ligações flexíveis entre o motor e encanamentos rígidos estas devem ser efectuadas em locais visíveis.

3 — O retorno dos injectores deve ser enviado para o tanque donde o motor está normalmente a consumir ou, caso exista, para o tanque de serviço diário.

Artigo 47.º

Instalações hidráulicas

As instalações das centrais hidráulicas e dos correspondentes circuitos devem respeitar as seguintes condições:

- Os encanamentos rígidos devem ser fixos, de modo a evitar vibrações;
- Os encanamentos flexíveis devem ser tão curtos quanto possível e de terminais roscados;
- Terem protecções que evitem projecções de óleo hidráulico em direcção a superfícies quentes;
- O traçado do circuito deve afastar-se o mais possível das superfícies quentes;
- As passagens através do convés devem ser efectuadas utilizando encanamentos metálicos protegidos por placas de recobertura.

CAPÍTULO 6

Prevenção e extinção de incêndios

Artigo 48.º

Prevenção de incêndios

1 — As partes da instalação propulsora sujeitas a temperaturas elevadas devem ser eficazmente protegidas contra as projecções de combustível líquido ou do óleo da instalação hidráulica.

2 — A ventilação do compartimento onde está instalado o motor propulsor deve ser concebida de modo a evitar a formação de bolsas de vapor combustível.

3 — Os meios de recuperação das fugas de combustível, do óleo de lubrificação ou do óleo da instalação

hidráulica devem satisfazer as condições prescritas no artigo 42.º deste Regulamento.

Artigo 49.º

Meios de extinção de incêndio e sua manutenção

1 — Os meios de extinção de incêndio devem ser dispostos a bordo em locais bem visíveis e de fácil acesso.

2 — Os extintores devem estar colocados no interior do compartimento a proteger ou junto da entrada para esse local, não sendo permitida a colocação de extintores de CO₂ nos alojamentos.

3 — Todos os meios de extinção de incêndio devem ser mantidos em boas condições de funcionamento.

4 — A tripulação deve ter perfeito conhecimento do funcionamento dos meios de extinção de incêndio e os extintores devem ter instruções sobre o seu modo de funcionamento, devendo ser vistoriados, no máximo, de dois em dois anos.

Artigo 50.º

Bombas de incêndio

1 — As embarcações com convés devem ser equipadas com uma bomba de incêndio, accionada mecanicamente, a qual pode ser a bomba de baldeação ou a bomba de esgoto.

2 — Se o C_{ff} da embarcação for igual ou inferior a 9 m, e sem prejuízo do disposto no n.º 2 do artigo seguinte, a bomba de incêndio pode ser substituída por um extintor de pó químico polivalente de 4 kg.

3 — Nas embarcações com C_{ff} superior a 9 m deve ser instalada uma boca de incêndio no convés, com válvula, mangueira e agulheta, devendo o comprimento da mangueira permitir que o jacto de água atinja qualquer ponto da embarcação.

4 — Nas embarcações referidas no número anterior, a pressão e o débito fornecidos pela bomba de incêndio, tendo em conta o diâmetro nominal, devem assegurar um jacto que alcance uma distância mínima de 10 m.

Artigo 51.º

Extintores

1 — As embarcações com C_{ff} superior a 9 m e com convés devem ser equipadas com três extintores de pó químico polivalentes, um com a capacidade mínima de 4 kg, localizado na casa da máquina, outro igual, nos alojamentos, e um de 2 kg, na casa do leme.

2 — As embarcações com C_{ff} igual ou inferior a 9 m e com convés, devem ser equipadas com dois extintores de pó químico polivalente, um com capacidade mínima

de 4 kg, junto ao motor, e outro com capacidade mínima de 2 kg, junto ao comando do leme.

3 — As embarcações de boca aberta devem ser equipadas com um extintor de pó químico polivalente, com capacidade mínima de 2 kg, localizado junto do motor.

Artigo 52.º

Instalações de gás

1 — As instalações de gás de petróleo liquefeito devem satisfazer as seguintes condições:

- a) As garrafas de gás devem estar localizadas no exterior, ao abrigo do sol e das intempéries, e afastadas da entrada da casa da máquina, dos alojamentos e das tomadas de ventilação;
- b) Os encanamentos de distribuição de gás devem ser metálicos;
- c) Na extremidade do encanamento metálico, perto do aparelho de utilização, deve ser instalada uma válvula de fecho;
- d) O tubo flexível utilizado entre a válvula de fecho e o aparelho de utilização deve ser o mais curto possível, estar de acordo com as normas nacionais (NP-1038) e ter inscrita a data em que deve ser substituído;
- e) Os fornos e esquentadores devem ser equipados com um sistema que assegure o fecho de gás em caso de extinção da chama;
- f) Os aparelhos de queima não podem ser colocados em compartimentos situados abaixo do convés ou que tenham com estes comunicação directa;
- g) Existência de um sistema de evacuação dos gases queimados para o exterior.

2 — Nas embarcações de C_{ff} superior a 9 m é obrigatório um espaço reservado para a colocação do fogão.

CAPÍTULO 7

Instalações eléctricas

Artigo 53.º

Condições de montagem

1 — As instalações e os aparelhos eléctricos devem manter-se abrigados e protegidos dos efeitos da humidade, da projecção de água, dos vapores de óleo, do sal, das vibrações, do balanço e do calor.

2 — Os materiais utilizados nas instalações e os aparelhos eléctricos não devem ser propagadores de chama e causadores de incêndios.

3 — As peças roscadas para efectuar ligações eléctricas devem ser convenientemente imobilizadas.

Artigo 54.º

Estabelecimento dos circuitos eléctricos

1 — Os geradores de energia eléctrica devem ser ligados a quadros ou a painéis onde se reúnam os aparelhos de comando, de regulação e de protecção dos geradores.

2 — Os circuitos de distribuição de energia devem ser estabelecidos a partir dos quadros ou painéis.

3 — Os aparelhos utilizadores de energia eléctrica devem ser alimentados por circuitos eléctricos, de acordo com as seguintes regras:

- a) Cada circuito pode alimentar um conjunto de utilizadores, até um máximo de 10, com potência unitária inferior a 500 W, até ao limite máximo de 30 A de consumo;
- b) Cada utilizador de potência unitária igual ou superior a 500 W deve ser alimentado por circuito próprio e separado;
- c) Os circuitos de iluminação devem ser próprios e exclusivos para este fim, não podendo alimentar outros utilizadores;
- d) O número de pontos luminosos ligados a cada circuito não pode ser superior a 10.

Artigo 55.º

Protecção dos circuitos eléctricos

1 — Os circuitos eléctricos devem ser protegidos contra curtos-circuitos e sobrecargas por disjuntores ou fusíveis.

2 — A protecção de curtos-circuitos deve ser instalada em cada condutor não ligado à massa do casco.

3 — A protecção de sobrecarga deve ser instalada em cada condutor não ligado à massa do casco, podendo ser instalada apenas num dos condutores das instalações a dois fios.

4 — As baterias de acumuladores destinadas a fornecer energia a serviços essenciais em emergência apenas devem ter protecção contra curtos-circuitos.

5 — As baterias de acumuladores destinadas a arranque de motores de combustão podem ter ou não protecção contra curtos-circuitos.

Artigo 56.º

Cabos e condutores eléctricos

1 — Os cabos e condutores eléctricos devem ser adequados às condições de serviço existentes a bordo das embarcações.

2 — Os cabos instalados nos locais exteriores, nos locais de máquinas, nos locais de carga ou de um modo geral nos locais onde possam existir vapores prejudiciais, incluindo os de óleo, devem ter uma bainha de protecção impermeável.

3 — A secção dos condutores deve ser escolhida atendendo à intensidade de corrente de serviço, de modo a limitar a elevação de temperaturas dos condutores e a queda de tensão, que não deve exceder 10 % do valor da tensão nominal.

4 — Os cabos e os condutores não devem ser propagadores de chama.

Artigo 57.º

Instalação de baterias de acumuladores

1 — As baterias de acumuladores devem ser colocadas de modo a não ficarem sujeitas ao calor, ao frio, à projecção de água ou a outras condições que possam prejudicar o seu funcionamento ou agravar a sua deterioração.

2 — As baterias de acumuladores devem ser instaladas de acordo com as regras seguintes:

- a) Em caixa situada em local adequado, interior ou exterior, ou em prateleira de tipo aberto,

que garanta protecção contra a queda de objectos, derrame do electrólito e ventilação do local, se a potência do sistema de carga utilizado for inferior a 2 kW;

- b) Em compartimento especial e exclusivamente destinado a esse fim ou em caixas situadas no exterior, se a potência do sistema de carga for igual ou superior a 2 kW.

3 — As baterias de arranque devem ser colocadas o mais perto possível dos respectivos motores.

4 — As baterias de acumuladores não podem ser colocadas em alojamentos.

5 — As baterias de acumuladores com electrólitos diferentes não podem ser colocadas na mesma caixa ou compartimento.

6 — O interior dos compartimentos, armários ou caixas das baterias não alcalinas deve ser convenientemente protegido contra a corrosão, podendo ser revestido a chumbo, materiais compostos ou integralmente construídos nestes materiais.

7 — No caso de o revestimento ser de chumbo, a sua espessura mínima deve ser de 1,5 mm e a altura mínima de 7,5 cm.

8 — A protecção para baterias alcalinas pode ser feita de modo idêntico ao descrito anteriormente, podendo ser utilizada como revestimento chapa de aço com a espessura mínima de 0,8 mm.

9 — Os compartimentos, os armários e as caixas de baterias devem ser ventilados, de modo a evitar a acumulação de gases.

10 — Nas caixas, armários ou compartimentos exclusivos de baterias não podem existir aparelhos eléctricos susceptíveis de produzir arcos eléctricos, devendo a instalação eléctrica ser reduzida ao mínimo indispensável.

11 — Os elementos das baterias devem ser construídos de modo a evitar o derrame do electrólito quando sofram inclinações até 45°.

12 — As baterias a utilizar nas embarcações devem ser certificadas pelos respectivos fabricantes, sendo a certificação obrigatória apenas para baterias destinadas a servir como fonte de energia de emergência.

Artigo 58.º

Valores normalizados da tensão eléctrica

1 — Os valores normais da tensão eléctrica dos geradores e das instalações de distribuição são, em regra, de 6 V, 12 V e 24 V, corrente contínua.

2 — No caso de o valor da tensão eléctrica dos geradores e das instalações de distribuição não ser o indicado no número anterior e ser superior a 50 V, é obrigatório um exame especial do projecto das referidas instalações, de modo a garantir-se que as mesmas, em termos de segurança, preenchem as condições adequadas àquele tipo de instalações.

Artigo 59.º

Sistemas de distribuição normais

1 — Os sistemas normais de distribuição são:

- a) Dois fios isolados;
b) Fio único com retorno pelo casco.

2 — O sistema de fio único com retorno pelo casco obriga a um exame caso a caso, por forma que sejam garantidas todas as condições de segurança.

CAPÍTULO 8

Auxiliares de navegação

Artigo 60.º

Casa do leme

1 — Na casa do leme ou no local onde se situe o comando do leme deve existir visibilidade suficiente para vante, desde 22,5° para ré do través de bombordo até 22,5° para ré do través de estibordo.

2 — A partir do ponto de governo na casa do leme e a uma altura de 1,8 m a contar do pavimento, sem estrados, deve ser possível ver a superfície do mar para além de dois comprimentos fora a fora da embarcação, qualquer que seja o seu carregamento e caimento.

3 — As traves entre os vidros da casa do leme devem ser o mais finas possível, de modo a diminuir os ângulos mortos de visibilidade.

4 — A visibilidade para ré deve ser suficiente, de modo a permitir que se efectuem com segurança as manobras portuárias e o lançamento à água ou levantamento dos aparelhos de pesca.

5 — O comando do leme deve ser instalado junto aos meios de comando ou de controlo do aparelho propulsor.

6 — Na casa do leme não deve ser instalado equipamento ou material que possa perturbar a capacidade auditiva ou visual do pessoal de quarto ou distrair a sua atenção.

7 — Os vidros da casa do leme não devem ser polarizados ou pintados e pelo menos um deles deve ser munido de limpa-vidros.

8 — Deve existir uma escada de acesso ao tecto da casa do leme e a parte superior exterior deste deve ser pintada de cor de laranja.

Artigo 61.º

Reflector de radar

As embarcações com convés cujo casco não seja metálico devem possuir um reflector de radar, instalado o mais alto possível e num mastro fixo.

Artigo 62.º

Faróis, sinais das embarcações e sinalização sonora

1 — As embarcações com convés e casa de leme devem ser equipadas com faróis de navegação, de pesca e de navio desgobernado, instalados num mastro fixo e comandados através de um quadro de faróis situado na casa do leme, equipado com interruptores e com sinalização em boas condições de funcionamento.

2 — As embarcações sem convés devem ser equipadas com farol de pesca e faróis de borda vermelho e verde, instalados num mastro fixo, podendo o farol branco de pesca substituir o farol de mastro.

3 — As embarcações sem faróis só podem fazer navegação diurna.

4 — As embarcações devem ser equipadas com um meio de sinalização sonora.

Artigo 63.º

Aparelho de governo

1 — O arranjo e o dimensionamento do aparelho de governo devem assegurar uma manobrabilidade segura e adequada à embarcação.

2 — A madre, a porta e a máquina do leme devem ser dimensionadas de acordo com o apêndice n.º 2 a este Regulamento.

3 — A roda do leme, a cana do leme ou qualquer equipamento similar deve resistir aos esforços inerentes ao governo da embarcação.

4 — Devem ser montadas esperas para limitar os ângulos do leme a valores adequados e evitar que, em qualquer situação de governo, a porta do leme colida com o casco.

5 — Se o comando do leme não for efectuado por uma cana do leme, a embarcação deve estar equipada com uma cana do leme de emergência, de fácil e rápida colocação, que a permita governar com o motor propulsor a debitar meia potência.

6 — Se o aparelho de governo for hidráulico, deve ser instalada uma válvula, de fácil comando e acesso, para ligar a compressão com o retorno do circuito hidráulico, de modo a permitir movimentar o leme, utilizando a cana do leme, em caso de emergência.

Artigo 64.º

Manobra do aparelho de pesca

O alador ou guincho de pesca deve ser concebido de modo a assegurar a recolha dos aparelhos de pesca e estar dotado de meios que permitam aliviar rapidamente a tensão nos cabos em caso de ocorrer qualquer prisão no aparelho de pesca, de modo a não ser posta em causa a segurança da embarcação.

Artigo 65.º

Meios de fundear

1 — As embarcações devem ser equipadas com um cabo e amarra com elos em aço e ferro para poder fundear, de acordo com o seguinte quadro:

Comprimento da embarcação (metros)	Massa de ferro (quilogramas)	Diâmetro do elo da amarra (milímetros)	Diâmetro do cabo (milímetros)
$C_{ff} < 6$	10	6	14
$6 \leq C_{ff} < 8$	14	8	16
$8 \leq C_{ff} < 10$	25	10	22
$C_{ff} \geq 10$	40	12	24

2 — As embarcações com $C_{ff} \geq 6$ devem ser equipadas com um ferro sobressalente.

3 — O comprimento da amarra deve ser, no mínimo, igual ao da embarcação.

4 — O comprimento do cabo deve ser, pelo menos, igual a:

- Para embarcações com C_{ff} inferior ou igual a 9 m: 30 m;
- Para embarcações com C_{ff} superior a 9 m: 60 m.

5 — Os ferros devem ser de aço, com uma resistência à tracção igual ou superior a 400 N/mm², ou de outro material que ofereça garantias equivalentes.

6 — Os cabos devem ser de fibra sintética, de três cordões, ou de outro material com características equivalentes.

Artigo 66.º

Material náutico

As embarcações devem ser equipadas com o material náutico e de equipamento constante do quadro seguinte:

Designação do material	Pesca local	Pesca costeira
Barómetro		1
Termómetro		1
Binóculos marítimos		1
Sonda de ultra-sons		1
Bandeira nacional	1	1
Lanterna estanque	1	1
Tabela de marés	1	1
Croque	1	1
Vertedouro	1	1
Remo de esparrela (nas embarcações de boca aberta)	1	
Cabos necessários para manobras e acostagem	1	1
Jogo de lâmpadas para os faróis de navegação	1	1
Jogo de pilhas para a lanterna estanque ...	1	1

CAPÍTULO 9

Lotação máxima, higiene e habitabilidade

Artigo 67.º

Lotação máxima

1 — A lotação máxima das embarcações registadas na pesca costeira que operem durante períodos superiores a vinte e quatro horas não pode exceder o número de beliches que tenham sido autorizados.

2 — A lotação máxima das embarcações registadas na pesca costeira que efectuem viagens de duração inferior a vinte e quatro horas não deve ser superior ao menor dos valores que resultar da aplicação dos seguintes critérios:

- Uma pessoa por cada metro quadrado de área abrigada habitável e mais duas pessoas;
- Número de pessoas que, quando colocadas à borda, inclinem a embarcação de 12º ou que provoquem a imersão do convés à borda.

3 — A lotação máxima das embarcações com convés registadas na pesca local deve ser calculada em conformidade com a alínea b) do número anterior.

4 — A lotação máxima das embarcações de boca aberta registadas na pesca local deve corresponder ao número de pessoas que, colocadas à borda, reduzam o bordo livre a metade.

5 — A área abrigada habitável deve ser medida a meia altura do espaço abrigado.

6 — Em todos os casos devem ser cumpridos os valores do bordo livre, calculado em conformidade com o artigo 17.º

Artigo 68.º

Características dos espaços habitáveis, localização e acessos

1 — A localização, os meios de acesso e a disposição dos espaços habitáveis devem assegurar à tripulação boas condições de comunicação e de permanência, com-

pleta segurança contra as intempéries, bom isolamento contra o calor, o frio, os cheiros e outras emanações provenientes da embarcação e uma boa protecção contra a condensação.

2 — O nível de ruído deve ser reduzido, tanto quanto possível.

Artigo 69.º

Separação entre compartimentos

Entre os alojamentos e o compartimento do motor não devem existir aberturas directas.

Artigo 70.º

Anteparas e revestimentos

As anteparas e os respectivos revestimentos devem ter superfícies lisas, de modo a ser facilmente laváveis e a impedir o alojamento de parasitas.

Artigo 71.º

Revestimento dos pavimentos

Os pavimentos que conduzam a locais a que os pescadores tenham acesso, com excepção dos locais de armazenamento do pescado, devem ser providos de revestimento antiderrapante ou de outros meios que permitam caminhar em segurança.

Artigo 72.º

Ventilação

Os locais onde a tripulação dorme devem ser dotados com ventilação satisfatória.

Artigo 73.º

Iluminação dos locais habitados

1 — Os locais habitados devem possuir, se possível, luz natural.

2 — As embarcações devem possuir iluminação eléctrica e cada ponto de iluminação deve ser protegido por uma armadura resistente.

Artigo 74.º

Beliches

1 — Nas embarcações registadas na pesca costeira que efectuem viagens de duração inferior a vinte e quatro horas os beliches podem ser substituídos por bancadas colocadas na área abrigada habitável.

2 — As embarcações que naveguem ou permaneçam no mar por períodos superiores a vinte e quatro horas devem possuir um beliche por cada pessoa embarcada.

3 — Os beliches devem ter a dimensão mínima de 1,9 m × 0,7 m.

4 — Os painéis laterais dos beliches devem ser de material duro, liso, não deteriorável, e a parte de baixo deve ser impermeável à poeira.

5 — Os beliches devem ser equipados com colchão e travesseiro ou almofada.

6 — Os beliches não devem ser colocados a menos de 0,2 m do chão, não sendo permitida a sobreposição de mais de dois beliches.

Artigo 75.º

Instalações sanitárias

As embarcações que naveguem ou permaneçam no mar por períodos superiores a vinte e quatro horas e as embarcações de pesca costeira devem possuir um lavatório e uma sanita.

Artigo 76.º

Água potável

As embarcações que naveguem ou permaneçam no mar por períodos superiores a vinte e quatro horas devem possuir um tanque de água potável com uma capacidade mínima de 10 l de água por dia e por pessoa embarcada.

CAPÍTULO 10

Disposições finais

Artigo 77.º

Legislação complementar

As embarcações abrangidas pelo presente Regulamento ficam ainda sujeitas:

- Em matéria de arqueação, às disposições do Decreto-Lei n.º 245/94, de 26 de Setembro, e da Portaria n.º 404/95, de 5 de Maio;
- Em matéria de instalação e de compensação de agulhas magnéticas, ao disposto no Decreto-Lei n.º 51/97, de 1 de Março;
- Em matéria de faróis e de sinais, às regras previstas na Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, de 1972, aprovada pelo Decreto n.º 55/78, de 27 de Junho;
- Em matéria de meios de salvação e de radio-comunicações, à legislação aplicável às embarcações nacionais.

APÊNDICE N.º 1

1 — Escantilhões das embarcações de madeira na forma base × altura:

Comprimento fora a fora (metros)	Quilha ⁽¹⁾ (milímetros)	Roda de proa e cadaste (milímetros)	Sobrequilha (milímetros)	Cavernas ⁽²⁾ (milímetros)	Espaçamento das cavernas (milímetros)
4	55 × 115	55 × 140	—	30 × 50	200
5	60 × 135	60 × 160	—	35 × 60	200
6	70 × 150	70 × 180	—	40 × 70	200
7	75 × 170	75 × 200	—	50 × 80	250
8	85 × 185	85 × 220	100 × 80	⁽³⁾ 40 × 90	250
9	90 × 200	90 × 240	110 × 90	⁽³⁾ 45 × 100	250

Comprimento fora a fora (metros)	Quilha ⁽¹⁾ (milímetros)	Roda de proa e cadaste (milímetros)	Sobrequilha (milímetros)	Cavernas ⁽²⁾ (milímetros)	Espaçamento das cavernas (milímetros)
10	100 × 215	100 × 260	120 × 100	⁽³⁾ 50 × 110	300
11	105 × 225	105 × 270	130 × 110	⁽³⁾ 55 × 120	300
12	110 × 240	110 × 290	145 × 120	⁽³⁾ 60 × 130	300
13	115 × 255	115 × 310	155 × 130	⁽³⁾ 65 × 140	300
14	120 × 270	120 × 330	170 × 140	⁽³⁾ 70 × 155	300

Comprimento fora a fora (metros)	Espessura do casco (milímetros)	Espessura do convés (milímetros)	Espessura da tabica (milímetros)	Escoas e dormentes (milímetros)	Vaus (milímetros)
4	16	18	22	—	75 × 30
5	16	18	22	—	100 × 40
6	18	22	26	80 × 26	120 × 50
7	20	24	28	90 × 28	130 × 55
8	22	28	34	100 × 30	135 × 60
9	24	30	36	⁽⁴⁾ 110 × 34	140 × 70
10	26	32	38	⁽⁴⁾ 120 × 36	160 × 80
11	30	36	44	⁽⁴⁾ 130 × 40	170 × 85
12	32	38	46	⁽⁴⁾ 140 × 42	180 × 90
13	34	42	50	⁽⁴⁾ 150 × 46	200 × 100
14	36	46	56	⁽⁴⁾ 160 × 48	220 × 110

⁽¹⁾ A quilha e a sobrequilha devem ser constituídas por peças únicas.

⁽²⁾ A altura das cavernas no plano de mediania deve ser pelo menos igual a 1,5 vezes a altura da caverna indicada na tabela.

⁽³⁾ A caverna deve ser dobrada.

⁽⁴⁾ Devem existir dois dormentes e duas escoas por cada bordo.

Outras generalidades a ter em conta na tabela de escantilhões:

- A altura das balizas pode ser reduzida em relação à das cavernas, de forma gradual, até 80 % no encolamento e 60 % no topo;
- As anteparas transversais devem estar ligadas ao anel formado pela caverna, balizas e vau e devem ter uma espessura pelo menos igual a 25 mm e travamento horizontal a meia altura;
- A espessura do tabuado reforçado do casco (tábuas da cinta e do resbordo) deve ser igual à espessura do tabuado do convés;
- Os escantilhões das peças indicados nas tabelas devem ser aumentados em conformidade, tendo em conta os possíveis entalhes efectuados nas peças;
- Podem ser aceites outros escantilhões, desde que se mantenha o mesmo módulo resistente, tenham uma relação de dimensões entre dois e três e não apresentem problemas construtivos;

- Os fixos do motor devem ser convenientemente fixos à estrutura do fundo, devem ser construídos em peças únicas e prolongar-se 500 mm para além do motor;
- Os escantilhões indicados nas tabelas estão de acordo com as madeiras normalmente utilizadas na construção deste tipo de embarcações;
- Todas as embarcações devem possuir robaletes;
- As costuras e topos das tábuas devem ser calafetados com estopa ou cordão de algodão e estes calafetos protegidos com massa;
- O afastamento dos topos e escarvas, a escolha do cavilhame e seu dimensionamento, a largura das tábuas dos forros e a aplicação de esticadores devem estar de acordo com as boas normas da construção naval de embarcações em madeira;
- Devem existir reforços locais nas zonas de esforços concentrados e aberturas do convés.

2 — Escantilhões das embarcações de PRFV:

Designação	Extensão (milímetros)	Espessura (milímetros)
Quilha e roda de proa	A partir do plano de mediania, $80 \times B_{m\acute{a}x}$ para cada bordo	$e_k = 7 + 1,3 \times C_{ff}$
Fundo e costado	—	$e_f = 6 + 0,7 \times C_{ff}$
Superestruturas, anteparas dos tanques e reforços	—	$e_t = 3 + 0,6 \times C_{ff}$
Convés e casotas	—	$e_c = 6 + 0,8 \times C_{ff}$
Encolamento	100 mm em cada bordo	$e_e = 6 + 0,8 \times C_{ff}$

Baliza (anel)	Espaçamento máximo (milímetros)	Módulo resistente mínimo da secção (centímetros cúbicos)
Caverna	$5,4 \times C_{ff} + 400$	$Z_f = 0,006 \times C_{ff} \times s \times L^2 \times 10^{-6}$
Baliza	$16 \times C_{ff} + 400$	$Z_f = 0,0038 \times C_{ff} \times s \times L^2 \times 10^{-6}$
Vau	$26 \times C_{ff} + 300$	$Z_f = 0,87 \times (0,01 + 0,002 \times C_{ff}) \times s \times L^2 \times 10^{-6}$

Notas

a) A altura das cavernas (h_c) acima da quilha não deve ser inferior à calculada pela seguinte fórmula:

$$h_c = \frac{B}{30} \times s \quad (\text{mm})$$

com o valor mínimo de 100 mm, e o seu espaçamento (s) não deve ultrapassar 1000 mm.

b) As anteparas de contraplacado devem ser do tipo marítimo e a espessura não deve ser inferior à calculada pela seguinte fórmula:

$$e = 2 \times C_{ff} - 2 \quad (\text{mm})$$

c) As anteparas construídas noutro tipo de material devem ter resistência equivalente.

d) As resinas e os vários tipos de fibras de vidro devem ser aprovados para construção naval por uma sociedade classificadora reconhecida em Portugal.

e) A laminagem deve corresponder à seguinte sequência: *gel-coat* (superfície exterior), manta de superfície, manta, tecido, manta, tecido, etc., *top-coat*. Pode ser aceite outro tipo de construção ou de laminagem, desde que possua resistência equivalente e convenientemente fundamentada.

f) A percentagem de vidro deve situar-se entre 35% e 45%.

g) As superfícies exteriores em contacto com a água devem ser protegidas por *gel-coat*.

h) O armazenamento dos materiais, processo de fabrico, condições atmosféricas e ambientais devem obedecer aos requisitos dos fabricantes dos materiais e às boas normas da construção naval para este tipo de embarcações.

i) As embarcações devem possuir robaletes.

Simbologia:

C_{ff} — comprimento fora a fora, em metros;

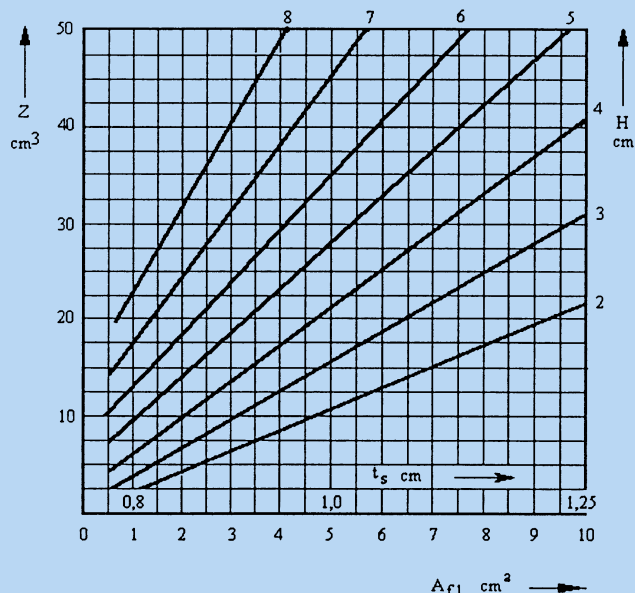
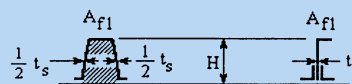
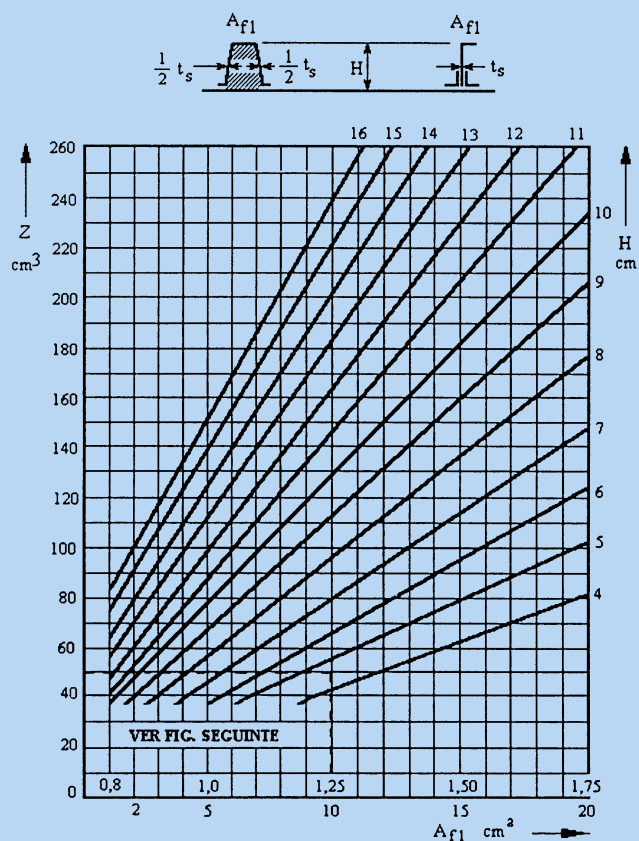
$B_{máx}$ — boca máxima, em metros;

B — boca no plano da caverna, em metros;

s — espaçamento das cavernas, balizas, ou vaus, em milímetros;

L — comprimento da caverna, baliza, ou vau, em milímetros.

Módulo resistente (Z) para perfis em função da sua área (A_{f1}), altura (H) e espessura (t_s)

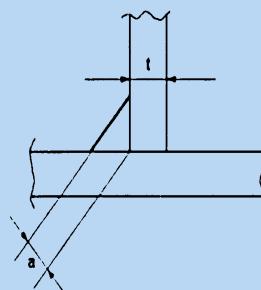


3 — Escantilhões para embarcações de aço:

3.1 — Materiais de construção. — O aço utilizado deve ser próprio para construção naval, grau A, com as seguintes características:

Tensão de cedência (σ_c)	240 N/mm ²
Tensão de rotura (σ_r)	410 N/mm ²
Extensão mínima	22 %

3.2 — Dimensionamento das soldaduras:



O valor mínimo de a deve estar de acordo com a seguinte tabela:

Espessura da chapa (t) (milímetros)	a_{min} (milímetros)
< 4	2,0
4 – 6,5	2,5
6,5 – 8	3,0
> 8	3,5

3.3 — Tipo de soldaduras. — O tipo de soldaduras entre elementos sujeitos a esforços deve estar de acordo com o seguinte quadro:

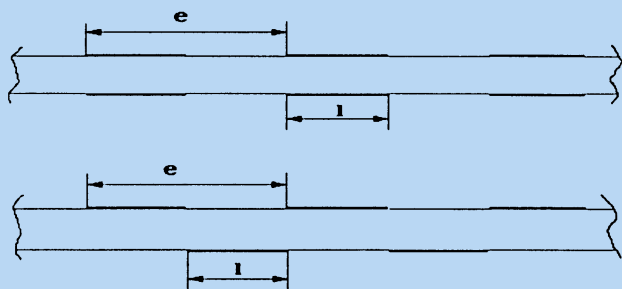
Esquadros para vaus e outros elementos de suporte.	Soldadura contínua.
Chaparia	Soldadura contínua.

Cavernas	Soldadura contínua.
Fixes dos motores e de outros equipamentos	Soldadura contínua.
Quilha e roda de proa	Soldadura contínua.
Sobrequilha	Soldadura intermitente.
Reforços das anteparas	Soldadura intermitente.
Balizas	Soldadura intermitente.

Na soldadura intermitente o comprimento dos cordões assim como o seu espaçamento devem estar de acordo com a seguinte tabela:

Espessura da chapa (<i>t</i>) (milímetros)	Comprimento dos cordões de soldadura (<i>l</i>) (milímetros)	Espaçamento entre cordões de soldadura (<i>e</i>) (milímetros)
3-4,5	50	100
5-6,5	65	130
7-8,5	75	150
9-10,5	100	200

e conforme a figura que se segue:



3.4 — Escantilhões da quilha e roda de proa. — O módulo resistente da secção da quilha e da roda de proa deve ser pelo menos igual a:

$$Z = 3,5 L_{ff} - 12 \quad (\text{cm}^3)$$

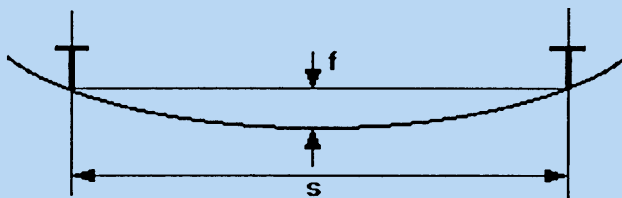
No caso de não existir barra de quilha, a espessura das chapas (*t*) que formam a quilha deve ser aumentada para:

$$t = 1,5 t_f$$

em que t_f é a espessura das chapas do fundo.

3.5 — Espessura da chaparia. — Para efeitos deste número, deve ser considerada a seguinte simbologia:

C_{ff} — comprimento fora a fora, em metros;
 l_v — comprimento do vão, em centímetros;
 s — espaçamento, em centímetros;
 f — factor de curvatura, em milímetros.



Os requisitos do módulo resistente da secção podem ser reduzidos multiplicando-o pelo seguinte valor:

$$\frac{240}{\sigma_c}$$

a) Do fundo — a espessura da chaparia do fundo (t_f) deve ser uniforme até uma altura não inferior:

Ao quinado; ou
 À linha de água de máxima carga.

A espessura da chaparia do fundo não deve ser inferior ao maior dos seguintes valores:

$$t_f = 0,25 \times f \times s \times \sqrt{0,055} \quad (\text{mm})$$

$$t_f = 1,5 + 0,2 C_{ff} \quad (\text{mm})$$

$$t_{f_{\min}} = 3,0 \quad (\text{mm})$$

b) Do costado — a espessura do costado (t_c) não deve ser inferior ao maior dos seguintes valores:

$$t_c = 0,04 \times f \times s \quad (\text{mm})$$

$$t_c = 1,0 + 0,2 C_{ff} \quad (\text{mm})$$

$$t_{c_{\min}} = 2,5 \quad (\text{mm})$$

c) Do convés — a espessura da chaparia do convés (t_d) não deve ser inferior ao maior dos seguintes valores:

$$t_d = 0,05 \times f \times s \quad (\text{mm})$$

$$t_d = 1,0 + 0,2 C_{ff} \quad (\text{mm})$$

$$t_{d_{\min}} = 2,5 \quad (\text{mm})$$

3.6 — Módulos resistentes (*Z*) das secções de:

a) Cavernas — não devem ser inferiores ao seguinte valor:

$$Z = 0,05 \times f \times s \times \left(\frac{l_v}{100} \right)^2 \quad (\text{cm}^3)$$

e a largura efectiva da chapa associada é 20 vezes a espessura da chapa;

b) Balizas — não deve ser inferior a:

$$Z = 0,04 \times f \times s \times \left(\frac{l_v}{100} \right)^2 \quad (\text{cm}^3)$$

em que l_v deve estar de acordo com a seguinte fórmula:

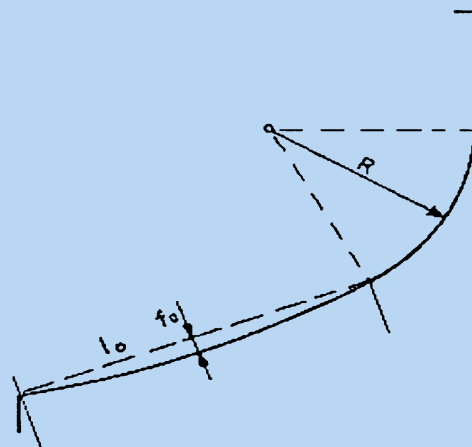
$$l_v = l_o - 3 f_o + 0,3 R$$

onde:

l_o — comprimento da zona da caverna indicada na figura seguinte;

f_o — altura da flecha;

R — raio da curvatura do encolamento;



c) Do vau a meio do vão — não deve ser inferior a:

$$Z = 0,04 \times f \times s \times \left(\frac{l_v}{100} \right)^2 \quad (\text{cm}^3)$$

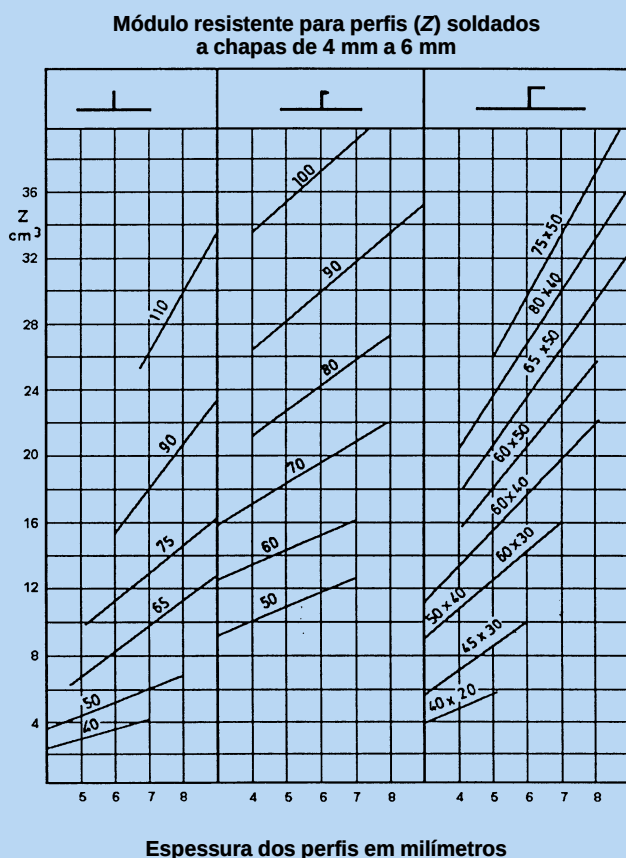
3.7 — Painel de popa. — No caso de não estar sujeito a esforços provocados pelo motor propulsor, o painel de popa deve ter uma espessura pelo menos igual à espessura do costado; contudo, caso esteja, deve ter uma espessura pelo menos igual à do fundo.

3.8 — Superestruturas e casotas. — As superestruturas e as casotas sujeitas à pressão do mar devem ter os escantilhões iguais à chaparia do costado.

As aberturas no casco com diâmetros superiores a 250 mm devem, em geral, ser reforçadas.

As chapas onde assentam os cunhos de amarração ou dispositivos equivalentes devem ser reforçadas.

3.9 — Forma simplificada de cálculo de módulos resistentes. — Para os perfis indicados, os módulos poderão ser obtidos a partir do gráfico seguinte:



As curvas são dadas para várias alturas dos perfis.

APÊNDICE N.º 2

Dimensionamento do aparelho de governo

Simbologia:

- K — força de governo, em newtons (N);
- P — força na porta do leme, em newtons;
- A — área da porta do leme, em metros quadrados;
- v — velocidade máxima previsível da embarcação, em milhas por hora (nós);
- S_a — comprimento da alavanca (braço) de governo, em milímetros;
- S_b — distância desde o centro da área da porta do leme até meio do casquilho do leme, em milímetros;
- S_v — distância desde o centro da área da porta do leme até ao eixo da madre do leme, em milímetros;
- M_{eq} — momento equivalente, newtons por milímetro;

d — diâmetro da madre do leme, em aço de secção circular cheia (varão), em milímetros;

C_{pp} — comprimento entre perpendiculares, em metros;

B — boca máxima, em metros;

P_c — pontal de construção, em metros.

1 — Dimensionamento da porta do leme. — A área da porta do leme (A) não deve ser inferior à calculada pela seguinte fórmula:

$$A = \frac{(P_c - 0,1 B) \times C_{pp}}{100} \times \left[1 + 25 \times \left(\frac{B}{C_{pp}} \right)^2 \right] \quad (\text{m}^2)$$

2 — Cálculo dos momentos equivalentes:

$$M_{eq} = \frac{P}{4} \times S_b + \frac{P}{2} \times \sqrt{\frac{S_b^2}{4} + 2 \times S_v^2} \quad (\text{mm})$$

$$M_{eq} = \frac{P}{2} \times S_b + \frac{P}{2} \times \sqrt{S_b^2 + 2 \times S_v^2} \quad (\text{mm})$$

3 — Cálculo da força de governo (K). — O aparelho de governo deve ser calculado de modo que quando se exerce uma força tangencial de 450 N na roda do leme se desenvolva uma força na alavanca ou braço do leme não inferior à calculada pela seguinte fórmula:

$$K = P \times \frac{S_b}{S_a} \quad (\text{N})$$

onde:

$$P = 110 \times A \times v^2 \quad (\text{N})$$

4 — Dimensionamento da madre do leme e acessórios (d):

4.1 — Madre do leme. — O diâmetro da madre do leme deve ser pelo menos igual ao calculado pela seguinte fórmula:

$$d = 0,30 \times \sqrt[3]{M_{eq}} \quad (\text{mm})$$

e, no caso de existir pião, o seu diâmetro não deve ser inferior a $0,75 \times d$ (mm).

4.2 — Diâmetro dos pernos. — O diâmetro dos pernos de acoplamento do leme (d_p) não deve ser inferior ao calculado pela seguinte fórmula:

$$d_p = 65 \times \frac{d}{\sqrt{n}} \quad (\text{mm})$$

em que n é o número de pernos, que não deve ser inferior a quatro.

4.3 — Espessura das falanges. — A espessura das falanges de acoplamento, assim como a distância mínima entre cada furo e a face da falange, deve ser pelo menos igual a d_p e a furação deve ser distribuída regularmente.

4.4 — Casquilhos. — Os casquilhos devem ter um comprimento pelo menos igual a d .

5 — Espessura da porta do leme. — A espessura da chapa de aço da porta do leme (e) não deve ser inferior à calculada pelas seguintes fórmulas:

Porta em aço — $e = 3 + 0,125 \times d$ (mm);

Porta em aço com perfil de parede dupla — $e = 1,4 + 0,05 \times d$ (mm).

Nas portas de aço com perfil de parede dupla a espessura da chapa de aço não deve ser inferior a 3 mm. portas em madeira — $e = 22 + d$ (mm).

A porta do leme, quando construída em aço, deve possuir dois reforços a todo o comprimento, convenientemente espaçados, com espessuras não inferiores à espessura da chapa.

Se a porta do leme for construída noutros materiais que não sejam os descritos anteriormente, esta deve ter uma resistência equivalente.

6 — Bucim do leme. — O bucim da clara do leme ou a almeida (embarcações de madeira) devem estender-se pelo menos 350 mm acima da linha de máxima carga e estar convenientemente empancados.

Decreto-Lei n.º 200/98

de 10 de Julho

A revisão do actual sistema tarifário dos portos portugueses insere-se no âmbito da reforma global da regulamentação das actividades portuárias, constituindo um instrumento para o melhor desempenho do papel estratégico que os portos têm no desenvolvimento e internacionalização da economia nacional.

Os regulamentos de tarifas até agora vigentes remontam ao princípio do século, seguindo a lógica da execução do orçamento anual de exploração, não se enquadrando numa estratégia de desenvolvimento dos portos com vista à captação de cargas e navios e de rentabilização a longo prazo dos capitais investidos.

Além disso, os tarifários têm vindo a ser desenvolvidos porto a porto, sem preocupações de padronização, originando dificuldades na sua aplicação e uma dispersão injustificável de valores de facturas para serviços similares.

Deste modo, torna-se indispensável actualizar a legislação em vigor, introduzindo um novo modelo tarifário que constitua um instrumento de desenvolvimento dos portos visando, por essa via, o aumento do movimento de cargas, bem como alcançar os seguintes objectivos:

Contribuir para uma quota significativa no mercado internacional de serviços portuários;

Contribuir para a melhoria do desempenho dos recursos humanos e das infra-estruturas e equi-

pamentos portuários, optimizando a sua utilização conjunta;

Contribuir para a melhoria da produtividade e para a contenção dos custos fixos e variáveis;

Maximizar as receitas para que, de forma progressiva, estas assegurem a cobertura dos custos e contribuam para o financiamento dos investimentos.

Atendendo a tais objectivos, foi adoptado um conjunto de inovações em matéria de conceitos, filosofia e procedimentos em relação ao tarifário, a saber:

A aplicação do conceito de que a cada tarifa ou taxa corresponde um fornecimento ou serviço prestado;

A eliminação progressiva do tempo como factor de aumento das taxas, sem prejuízo de ser usado como factor de penalização de atrasos e de duração excessiva das operações;

A contribuição para a definição dos centros de custos e de receitas, visando a comparação objectiva das receitas por tarifa com os custos dos fornecimentos ou serviços incluídos;

A criação de mecanismos tarifários compatíveis com a integração dos serviços de pilotagem nas autoridades portuárias;

A introdução da arqueação bruta (GT), calculada com base na Convenção Internacional sobre Arqueação dos Navios, de 23 de Junho de 1969, como medida de dimensão do navio;

A explicitação dos serviços prestados pelos diversos sujeitos activos que intervêm nos portos e concorrem para a factura portuária global;

A publicitação das tarifas bem como das taxas unitárias e dos preços indicativos praticados pelos diferentes sujeitos activos, de modo a tornar possível a orçamentação da factura portuária global, de acordo com a transparência e a objectividade exigidas pela Comunidade Europeia;

A eliminação da actual taxa de porto na sua relação directa com a natureza e valor da carga;

A introdução da tarifa de uso do porto, em substituição das actuais taxas de entrada, estacionamento, acostagem e de porto, constituída por duas componentes, cobradas respectivamente ao navio e à carga e devidas pela utilização do plano de água e sistemas de entrada, estacionamento, saída e operação de navios, de segurança e conservação do ambiente, bem como de movimentação e protecção de cargas;

A fixação das taxas unitárias ou dos preços independentemente da hora e dia do fornecimento ou serviço, em ordem a criar emprego e a aumentar a taxa de utilização dos bens instrumentais;

A diminuição do número dos sujeitos passivos das taxas a cobrar pelas autoridades portuárias, reduzindo o trabalho administrativo;

A diminuição dos prazos e riscos de cobrança das tarifas ou taxas, recorrendo à prestação de garantias adequadas;

A simplificação e padronização das designações, conteúdos e procedimentos.

Salienta-se que as normas que definem e fixam a componente da tarifa de uso do porto relativa à carga constituem um mecanismo de transição entre um porto de direitos e um porto de serviços, sendo os correspon-

dentos serviços e taxas progressivamente integrados, num horizonte temporal máximo de cinco anos, na componente respeitante ao navio, noutras tarifas de serviços prestados à carga e nas contrapartidas das actividades concessionadas e licenciadas.

A adaptação dos regulamentos de tarifas ao presente regulamento contribuirá, indubitavelmente, para uma maior eficiência e produtividade dos portos nacionais.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º e do n.º 5 do artigo 112.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

É aprovado o Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos Nacionais, constante do anexo ao presente diploma e que dele faz parte integrante.

Artigo 2.º

1 — No prazo de 120 dias após a entrada em vigor do presente diploma devem as autoridades portuárias elaborar os regulamentos de tarifas, de acordo com os princípios gerais constantes do Regulamento anexo ao presente diploma, com excepção das matérias constantes dos capítulos XI, XII e XIII.

2 — Os regulamentos de tarifas previstos no número anterior são aprovados por portaria do Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território.

3 — A actualização das taxas a cobrar pelas autoridades portuárias nos termos do presente artigo será feita anualmente por portaria do Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território.

Artigo 3.º

Com a entrada em vigor dos regulamentos a que se refere o n.º 2 do artigo anterior são revogados os seguintes diplomas:

- a) Decreto-Lei n.º 291/79, de 16 de Agosto, com excepção dos artigos 17.º, 18.º, 31.º, 37.º a 40.º, 45.º a 54.º, 56.º, 75.º, 76.º, 78.º a 81.º, 88.º, 91.º, 100.º, 101.º, 140.º, 157.º, 159.º e 172.º, n.º 2;
- b) Decreto-Lei n.º 8/87, de 6 de Janeiro;
- c) Decreto-Lei n.º 411/88, de 9 de Dezembro;
- d) Decreto-Lei n.º 314/89, de 21 de Setembro;
- e) Decreto-Lei n.º 12/97, de 16 de Janeiro;
- f) Decreto Regulamentar n.º 6/94, de 25 de Fevereiro;
- g) Portaria n.º 538/79, de 12 de Outubro;
- h) Portaria n.º 930/80, de 4 de Novembro;
- i) Portaria n.º 170/82, de 6 de Fevereiro;
- j) Portaria n.º 797/82, de 21 de Agosto;
- l) Portaria n.º 626/84, de 22 de Agosto;
- m) Portaria n.º 964/87, de 29 de Dezembro;
- n) Portaria n.º 382/89, de 31 de Maio;
- o) Portaria n.º 300/90, de 17 de Abril;
- p) Portaria n.º 1154/90, de 23 de Novembro;
- q) Portaria n.º 1155/90, de 23 de Novembro;
- r) Portaria n.º 102/91, de 5 de Fevereiro;
- s) Portaria n.º 290/92, de 2 de Abril;
- t) Portaria n.º 303/92, de 3 de Abril;
- u) Portaria n.º 239/93, de 27 de Fevereiro;
- v) Portaria n.º 596/93, de 19 de Julho;
- x) Portaria n.º 69/94, de 1 de Fevereiro;
- z) Portaria n.º 187/94, de 31 de Março;

- aa) Portaria n.º 1152-I/94, de 29 de Dezembro;
- bb) Portaria n.º 1152-H/94, de 29 de Dezembro;
- cc) Portaria n.º 1159/94, de 31 de Dezembro.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 19 de Março de 1998. — *António Manuel de Oliveira Guterres* — *José Veiga Simão* — *António Luciano Pacheco de Sousa Franco* — *João Cardona Gomes Cravinho* — *Fernando Manuel Van-Zeller Gomes da Silva* — *Maria de Belém Roseira Martins Coelho Henriques de Pina*.

Promulgado em 6 de Maio de 1998.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 5 de Junho de 1998.

O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres*.

ANEXO

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Âmbito de aplicação

1 — O Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos Nacionais é aplicável na área de jurisdição das autoridades portuárias e regula o fornecimento de bens e a prestação dos serviços nele previstos, a satisfazer mediante o pagamento das correspondentes taxas.

2 — As normas e princípios constantes do presente diploma são também aplicáveis às actividades exercidas pelas empresas concessionárias e licenciadas para a prestação de serviços públicos portuários, sem prejuízo do disposto no artigo 12.º

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do disposto no presente diploma entendem-se por:

- a) «Ajudas à navegação» o conjunto de meios e instrumentos, designadamente radiofaróis, faróis, marcas, balizas, sinais e bóias, destinados a apoiar a navegação ao largo, na aterragem, na entrada, na saída e no interior do porto;
- b) «Arqueação bruta» a medida da dimensão global de um navio nos termos da Convenção Internacional sobre a Arqueação de Navios, de 23 de Junho de 1969, uniformemente designada por GT;
- c) «Arqueação bruta reduzida» a arqueação bruta de um navio petroleiro deduzida da arqueação dos tanques de lastro segregado, de acordo com o anexo I à Convenção Marpol 73/78 e nos termos do despacho do Secretário de Estado Adjunto do Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território n.º 72-XIII/96, de 31 de Julho;
- d) «Autoridade aduaneira» a autoridade competente, nomeadamente para a aplicação da legislação aduaneira;

- e) «Autoridade marítima» o órgão ou serviço funcionalmente coordenado pela Direcção-Geral de Marinha e também, por delegação, pelos departamentos marítimos que, nas respectivas áreas de jurisdição, exercem as competências que lhes estão atribuídas pela legislação própria em vigor, designadamente pelo Regulamento Geral das Capitánias e outros regulamentos marítimos;
- f) «Autoridades portuárias» as administrações portuárias e as juntas autónomas dos portos ou outros organismos que lhes venham a suceder nas respectivas atribuições;
- g) «Autoridade de saúde» o órgão ou serviço integrado na Direcção-Geral da Saúde que, em cada porto, exerce as competências que lhe estão atribuídas pela legislação em vigor;
- h) «Autoridades de sanidade animal ou vegetal» os órgãos ou serviços integrados respectivamente na Direcção-Geral de Veterinária e na Direcção-Geral de Protecção das Culturas que, em cada porto, exercem as competências que lhes estão atribuídas nos domínios da sanidade animal e vegetal;
- i) «Cais» as infra-estruturas e estruturas destinadas à atracação de navios, incluindo a faixa de terraplano adjacente e ferrovias, rodovias, defensas, cabeços de amarração e sistemas auxiliares de energia e fluidos ali instalados;
- j) «Carga em trânsito internacional» toda a carga procedente de e com destino ao exterior, independentemente da via de entrada ou de saída, que seja descarregada e carregada num porto nacional;
- l) «Carga unitizada» a designação conjunta de unidades de carga acondicionada em contentores, unidades *roll on roll off* e veículos *roll on roll off*, incluindo taras, definidas em conformidade com o n.º 2 do anexo I à Directiva n.º 95/64/CE, do Conselho, de 8 de Dezembro de 1995;
- m) «Carregador» o dono ou o expedidor da carga que é parte num contrato de transporte;
- n) «Classificação de cargas» a classificação por categorias de carga, nos termos do anexo II à Directiva n.º 95/64/CE, do Conselho, de 8 de Dezembro de 1995: granel líquido, granel sólido, contentores *ro-ro* (com autopropulsão);
- o) «Custos totais» a soma dos custos fixos e dos custos variáveis imputados a um fornecimento ou serviço prestado ou a uma unidade operacional;
- p) «Emolumento» o montante pago como contrapartida de um serviço efectuado pelas alfândegas, a requerimento de partes, constituindo fonte de receita quer para o Estado quer para a administração aduaneira;
- q) «Fundeadouro» a área do plano de água destinada a manobra e amarração no ferro de navios, abrigada, e de dimensões e fundos compatíveis com as marés, correntes, condições meteorológicas e procedimentos operacionais do porto;
- r) «Recebedor» o dono ou destinatário da carga que é parte num contrato de transporte;
- s) «Serviço de baldeação» — considera-se em serviço de baldeação no porto todo o navio-tanque, graneleiro, combinado, porta-contentores ou *roll on roll off* que satisfaça simultaneamente as seguintes condições:
- i) Proceda ao desembarque de carga ou taras destinadas a serem posteriormente embarcadas noutros navios ou proceda ao embarque de cargas ou taras provenientes de outros navios;
 - ii) As cargas e taras movimentadas não sofram alterações ou transformações durante a estadia no porto;
 - iii) A quantidade de carga desembarcada e embarcada, medida em toneladas ou unidades de carga, seja igual ou superior a uma percentagem da capacidade de carga do navio, a fixar pelas autoridades portuárias;
- t) «Serviço de curta distância» — considera-se em serviço de curta distância todo o navio que, mantendo o nome, satisfaça as seguintes condições:
- i) A sua arqueação bruta seja igual ou inferior a 5000 GT;
 - ii) Opere entre destinos e origens numa área restrita à Europa, mar Mediterrâneo, mar Negro, Marrocos e arquipélagos das Canárias e de Cabo Verde;
- u) «Serviço de linha regular» — considera-se em serviço de linha regular todo e qualquer navio porta-contentores, frigorífico, *roll on roll off*, de passageiros ou de carga geral que satisfaça simultaneamente as seguintes condições:
- i) Opere ao serviço de determinado armador;
 - ii) Escale o porto pelo menos seis vezes em cada ano civil, de acordo com um programa anual, publicado e comunicado com antecedência à autoridade portuária, do qual constem as escalas imediatamente anteriores e posteriores a cada escala no porto;
 - iii) Sirva o porto pelo menos uma vez em cada viagem redonda prevista no respectivo programa;
 - iv) Ofereça um serviço público de transporte de passageiros ou cargas a todo e qualquer carregador ou recebedor, a tarifas de frete especificadas, desde que as cargas se ajustem às características do navio;
- v) «Serviço de transbordo» — considera-se em serviço de transbordo todo o navio-tanque, graneleiro, combinado, porta-contentores ou *roll on roll off* que satisfaça as seguintes condições:
- i) A carga dele desembarcada seja imediatamente embarcada noutro navio, quer os navios estejam estacionados ao largo ou acostados, durante a estadia simultânea de ambos no porto e sem que a mesma se detenha no cais;
 - ii) A quantidade de carga desembarcada e embarcada, medida em toneladas ou unidades de carga, seja igual ou superior a uma percentagem da capacidade de carga do navio, a fixar pelas autoridades portuárias;

- x) «Sistemas de controlo de tráfego marítimo» os sistemas de informação e gestão do tráfego marítimo com meios telemáticos;
- z) «Sujeito activo» entidade a quem, numa relação jurídico-tributária, é devido o pagamento das taxas;
- aa) «Sujeito passivo» a pessoa que é titular, numa relação jurídico-tributária, de toda e qualquer situação passiva sobre quem recai a obrigação do pagamento das taxas;
- ab) «Tarifa» o conjunto de normas que fixam as taxas e as regras da sua aplicação;
- ac) «Taxa» o preço pago pelas prestações de serviços públicos.

Artigo 3.º

Unidades de medida

1 — As unidades de medida aplicáveis são:

- a) Quantidade: unidade de carga;
- b) Massa: tonelada métrica;
- c) Volume: metro cúbico;
- d) Área: metro quadrado;
- e) Comprimento: metro linear;
- f) Tempo: hora, dia, mês e ano;
- g) Dimensão dos navios ou embarcações: GT.

2 — Para efeitos da aplicação das taxas, a GT, o comprimento fora a fora e a boca de sinal das embarcações e navios são os constantes do Certificado de Arqueação, emitido de acordo com a Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios, de 1969 ou, na sua falta, sucessivamente, do Lloyd's Register of Shipping ou do Det Norske Veritas-Register Book.

3 — Os serviços prestados ao navio e à carga pelas autoridades aduaneira, marítima, de saúde ou de sanidade animal ou vegetal essencialmente com recurso a meios humanos deverão ser organizados em pacote e taxados com base no tempo normal necessário, medido em homens vezes hora, consoante a natureza do serviço prestado.

4 — Salvo disposição em contrário, as unidades de medida estabelecidas para aplicação do presente Regulamento são indivisíveis, considerando-se o arredondamento por excesso.

Artigo 4.º

Requisição dos serviços

1 — A prestação dos serviços previstos no presente Regulamento será, em princípio, precedida de requisição a efectuar pelos meios em uso nos portos, inclusive telemáticos.

2 — Os requisitantes de serviços respondem perante as autoridades portuárias por todos os prejuízos decorrentes dos atrasos verificados no início das operações requisitadas, para além do período de tolerância eventualmente concedido, salvo se os mesmos forem imputáveis àquelas autoridades.

3 — Os requisitantes são igualmente responsáveis, nos termos do número anterior, quando excedam o tempo normal previsto para a execução do serviço, acrescido de eventual período de tolerância concedido.

4 — As autoridades portuárias serão responsáveis pelos custos decorrentes da mudança de local de estacionamento de navios que se verifiquem em consequência de instruções suas e no seu interesse, cabendo,

porém, aos clientes a requisição dos serviços necessários para o efeito.

Artigo 5.º

Ajuste prévio

Poderão ser executados serviços não previstos no presente Regulamento mediante ajuste prévio entre os clientes e as autoridades portuárias ou os outros sujeitos activos, no âmbito das respectivas competências, funções e áreas de jurisdição.

Artigo 6.º

Pesca e náutica de recreio

1 — As autoridades portuárias poderão cobrar taxas pelos serviços prestados às embarcações de pesca e de recreio nos locais especificamente a elas destinados, com exclusão daqueles que actualmente sejam objecto de contratos de concessão.

2 — São sujeitos passivos das referidas taxas os proprietários das embarcações ou os respectivos representantes legais.

Artigo 7.º

Usos e fornecimentos diversos

As autoridades portuárias poderão propor, nos termos dos respectivos estatutos orgânicos, a fixação de taxas devidas por outras prestações de serviços, fornecimentos de bens ou utilizações do domínio público, não previstas no presente Regulamento.

Artigo 8.º

Cobrança de taxas

1 — As taxas serão cobradas imediatamente após a prestação dos serviços, salvo se outro procedimento for determinado pela autoridade portuária ou pelos outros sujeitos activos.

2 — As autoridades portuárias ou outros sujeitos activos poderão exigir que seja previamente assegurado, designadamente por depósito ou garantia bancária, o pagamento de quaisquer quantias que lhes possam vir a ser devidas, resultante da aplicação de taxas.

3 — Excepcionalmente, poderá a cobrança de taxas ser confiada a outras entidades em condições a fixar pelas autoridades portuárias ou pelos outros sujeitos activos.

4 — As taxas poderão ainda ser cobradas a terceiros, em substituição dos sujeitos passivos, nos termos legais.

Artigo 9.º

Competência das autoridades portuárias

Às autoridades portuárias compete:

- a) Elaborar e aplicar os regulamentos relativos às taxas por si praticadas e devidas como contra-prestação de fornecimento de bens e prestação de serviços e pela utilização do domínio público sob sua jurisdição;
- b) Propor a fixação, a actualização e a publicitação das taxas correspondentes e proceder à sua cobrança;
- c) Estabelecer reduções de taxas, devidamente fundamentadas por razões de estratégia portuária, após parecer do Conselho Nacional Marítimo-Portuário, a emitir no prazo máximo de

30 dias contados a partir da data de apresentação do respectivo pedido;

- d) Celebrar acordos comerciais com outras autoridades portuárias ou com outras entidades, sob parecer do Conselho Nacional Marítimo-Portuário, justificados por uma política de desenvolvimento portuário e de melhoria da eficiência e da celeridade dos serviços prestados;
- e) Propor a fixação das taxas emergentes do serviço público de movimentação de cargas a prestar pelas autoridades portuárias nos termos da legislação aplicável.

Artigo 10.º

Actualização das taxas das autoridades portuárias

1 — As taxas unitárias a cobrar pelas autoridades portuárias devem ser actualizadas tendo em perspectiva os custos totais inerentes à disponibilidade e ao uso dos meios operacionais e humanos integrados nas unidades operacionais prestadoras dos serviços portuários ou fornecedoras de bens.

2 — A fixação e a actualização das referidas taxas devem ter também em consideração o tarifário praticado pelos portos estrangeiros concorrentes e o índice de preços no consumidor.

3 — A fixação e a actualização das taxas a que se alude nos números anteriores devem ser efectuadas de modo que os custos totais dos serviços prestados a um tipo ou classe de navio ou categoria de carga não sejam indevidamente suportados respectivamente por um outro tipo ou classe de navio ou categoria de carga.

4 — Compete às autoridades portuárias propor a actualização anual das taxas.

5 — As taxas destinadas a vigorar, em cada porto, no ano civil subsequente, não poderão divergir da média resultante das taxas similares de todos os portos comerciais do continente em mais que uma percentagem a fixar conjuntamente pelas autoridades portuárias em sede do Conselho Nacional Marítimo-Portuário, atentos os princípios enunciados neste artigo.

Artigo 11.º

Divulgação dos regulamentos de taxas

1 — As taxas actualizadas, destinadas a vigorar no ano civil subsequente, devem ser divulgadas pelas autoridades portuárias até 31 de Julho do ano anterior.

2 — Caso sejam divulgadas taxas devidas pela prestação de serviços em pacote devem ser objectivamente especificados os serviços que o compõem, sem prejuízo da divulgação das taxas individualizadas dos mesmos.

3 — O Instituto Marítimo-Portuário procederá, em cada ano, à divulgação dos tarifários das autoridades portuárias, concessionárias e empresas licenciadas para a prestação de serviços públicos portuários.

Artigo 12.º

Concessões e licenciamentos

1 — As condições de acesso e de participação dos agentes privados na actividade de operação portuária são definidas e regulamentadas por legislação própria.

2 — Os tarifários das concessionárias e empresas licenciadas para a prestação de serviços públicos portuários serão aprovados pelas autoridades portuárias nos

termos dos respectivos contratos ou títulos e demais legislação aplicável.

CAPÍTULO II

Tarifa de uso do porto

Artigo 13.º

Definição

1 — A tarifa de uso do porto define os princípios, rege a aplicação e estabelece os parâmetros de fixação das taxas a pagar como contraprestação de serviços ao navio e à carga, por componentes dos sistemas adiante indicados, especificamente afectas a esses serviços, incluindo a sua disponibilidade, quando existentes.

2 — Integram as taxas de uso do porto, para efeitos do seu cálculo e respectiva fixação, componentes dos seguintes sistemas relativos a entrada, estacionamento e saída de navios:

- a) Obras marítimas que assegurem a estabilidade das margens e a calma das águas no interior do porto;
- b) Canais e outras vias navegáveis;
- c) Áreas de manobra, fundeadouros e bóias de amarração;
- d) Informação hidrográfica e geológica do plano de água;
- e) Ajudas à navegação, incluindo radiofaróis, faróis, marcas, balizas, sinais e bóias;
- f) Radares e sistemas de controlo de tráfego marítimo.

3 — Integram também as taxas de uso do porto, para efeitos do seu cálculo e respectiva fixação, componentes dos seguintes sistemas relativos à operação dos navios e de cargas:

- a) Cais, pontes-cais, duques de alba e outras obras acostáveis;
- b) Terraplenos do porto;
- c) Rodovias, ferrovias e condutas no porto, de acesso, triagem e circulação;
- d) Edifícios e estruturas do porto;
- e) Sistemas auxiliares de energia e fluidos do porto.

4 — Integram ainda as taxas de uso do porto, para efeitos do seu cálculo e respectiva fixação, a disponibilidade de componentes dos seguintes sistemas relativos à segurança e à conservação do ambiente:

- a) Sistemas de socorros a naufragos;
- b) Sistema de pilotagem permanente;
- c) Sistema de reboque permanente;
- d) Sistemas de vigilância, detecção, alarme e combate a incêndios ou desastres e de limitação de avarias;
- e) Sistemas de recolha e tratamento de efluentes sólidos, líquidos e gasosos poluentes;
- f) Sistemas de conservação do ambiente e detecção e limitação das consequências de acidentes ecológicos.

Artigo 14.º

Fixação da componente aplicável ao navio

1 — A componente da taxa de uso do porto aplicável ao navio, diferenciada consoante se trate de navios-tanques, porta-contentores, *roll on roll off*, de passageiros

e restantes navios, poderá ser calculada utilizando para cada um desses tipos de navio uma das seguintes alternativas, a fixar anualmente, sob proposta das autoridades portuárias:

- a) A GT e a relação (R) entre a quantidade de carga descarregada e carregada, em toneladas métricas, e a referida arqueação;
- b) A GT e o tempo (T) de permanência da embarcação ou navio no porto.

2 — A componente aplicável às embarcações de tráfego fluvial ou local é calculada por períodos de avença de 90, 180 e 365 dias e consoante os tipos de embarcação referidos nos n.ºs 3 e 4 do presente artigo.

3 — As avenças devidas pelas embarcações referidas no número anterior, de carga, de passageiros, de pesca e rebocadores, serão proporcionais à raiz quadrada da arqueação bruta e ao número de dias de avença.

4 — As avenças devidas pelas embarcações de recreio referidas no n.º 2, quando não utilizem os locais a elas especificamente destinados, e restantes embarcações serão proporcionais à área ocupada e ao número de dias de avença.

5 — São sujeitos passivos desta componente da taxa de uso do porto os armadores, os proprietários das embarcações de pesca ou de recreio ou os respectivos representantes legais.

Artigo 15.º

Fixação com artigo na arqueação bruta e variável relação

1 — Serão cobradas taxas unitárias máximas (U 1) por unidade de GT, às embarcações ou navios não avençados, quando a relação for igual ou superior a um valor limite (K) a fixar sob proposta das autoridades portuárias.

2 — Serão cobradas taxas unitárias mínimas (U2), por unidade de GT, às embarcações ou navios não avençados, sempre que não sejam carregadas nem descarregadas quaisquer cargas e disso não tenha sido dado aviso às autoridades portuárias antes da entrada do navio no porto, sem prejuízo da aplicação da tarifa de estacionamento prevista no capítulo III.

3 — As taxas devidas pelos serviços prestados às embarcações ou navios, quando a referida relação for inferior ao valor limite, são degressivas e calculadas a partir da taxa máxima, beneficiando de uma redução estabelecida pela fórmula seguinte:

$$\text{Redução} = (U1 - U2) * (1 - R/K) * GT$$

4 — Os valores das taxas unitárias máximas e mínimas e, bem assim, o valor limite poderão, para efeitos do previsto nos n.ºs 1, 2 e 3 deste artigo, assumir valores diferentes, consoante os seguintes tipos de navios:

- a) Navios-tanques;
- b) Navios porta-contentores;
- c) Navios *roll on roll off*;
- d) Restantes embarcações ou navios.

5 — Os valores das taxas unitárias máximas e mínimas relativas a navios de passageiros são iguais, qualquer que seja a quantidade de carga movimentada.

6 — Sempre que a permanência do navio no porto, incluindo o tempo destinado às operações de carga e descarga e tráfego de passageiros, exceda o tempo limite fixado pelas autoridades portuárias por motivos não

imputáveis a esta, a taxa de uso do porto poderá sofrer agravamentos percentuais crescentes por períodos sucessivos de tempo.

7 — Sempre que o navio pretenda prolongar a estadia em porto para além do limite fixado para eventuais operações de carga e descarga e tráfego de passageiros e dessa pretensão envie aviso prévio às autoridades portuárias, ser-lhe-á aplicada a tarifa de estacionamento prevista no artigo 22.º durante tal prolongamento.

Artigo 16.º

Fixação com artigo na arqueação bruta e variável tempo

1 — As taxas respeitantes aos serviços prestados às embarcações ou navios não avençados pelos sistemas referidos no artigo 12.º poderão ser calculadas proporcionalmente à GT e ao tempo de permanência no porto, consoante se trate, respectivamente, dos seguintes tipos de navios:

- a) Navios-tanques;
- b) Navios porta-contentores;
- c) Navios *roll on roll off*;
- d) Restantes embarcações ou navios.

2 — Poderão ser atribuídas reduções das taxas referidas no número anterior em função da relação entre a quantidade de carga descarregada e carregada e a GT ou o número de unidades da capacidade de carga do navio.

3 — Sempre que a permanência do navio no porto, incluindo o tempo destinado às operações de carga e descarga e tráfego de passageiros, exceda o tempo limite fixado pela autoridade portuária por motivos não imputáveis a esta, a taxa de uso do porto poderá sofrer agravamentos percentuais crescentes por períodos sucessivos de tempo.

4 — Sempre que o navio pretenda prolongar a estadia em porto para além do tempo limite fixado para eventuais operações de carga e descarga e tráfego de passageiros e dessa pretensão envie aviso prévio à autoridade portuária, ser-lhe-á aplicada a tarifa de estacionamento prevista no artigo 22.º durante tal prolongamento.

Artigo 17.º

Isenções

1 — Estão isentas da taxa de uso do porto as seguintes embarcações ou navios:

- a) Os navios-hospitais;
- b) Os navios da Armada Portuguesa e os navios da armada de países estrangeiros, desde que em visita oficial ou que ostentem pavilhão de país que conceda igual tratamento aos navios da Armada Portuguesa;
- c) As embarcações em missão científica, cultural ou benemérita, quando o requeiram;
- d) Os navios entrados no porto exclusivamente para meter mantimentos, aguada, combustíveis, lubrificantes e sobressalentes para uso próprio, mudança de tripulação ou desembarque de doentes ou mortos, durante o tempo estritamente necessário para o efeito;
- e) Os rebocadores e equipamentos flutuantes ao serviço do porto;

- f) As embarcações de tráfego local, bem como as de pesca costeira, de arqueação bruta igual ou inferior a 10 GT.

2 — Estão dispensadas do procedimento a que se refere a alínea c) do artigo anterior as embarcações de investigação do Estado.

Artigo 18.º

Reduções

1 — Poderão beneficiar de reduções das taxas aplicáveis as seguintes embarcações ou navios:

- a) Os navios entrados no porto exclusivamente para limpeza ou desgaseificação em estação, querengagem ou reparação em estaleiro, aprestamento, desmantelamento, provas, calibragem de gónios ou compensação de agulhas, durante o tempo estritamente necessário para o efeito;
- b) Os navios-tanques de 20 000 dwt ou mais que transportem petróleo bruto e ou refinados do petróleo, sejam titulares do certificado do Bureau Green Award de Roterdão e cumpram os respectivos requisitos, redução traduzida num «prémio verde», quando o requeiram;
- c) Os navios que tenham cumprido as condições do serviço de linha regular nos 365 dias de calendário anteriores à data da escala;
- d) Os navios de transporte oceânico de granéis líquidos ou sólidos, porta-contentores, frigorífico, *roll on roll off*, de passageiros e carga geral, incluindo os que estejam em serviço de linha regular, que mantenham o nome e que nos 365 dias de calendário imediatamente anteriores ao da escala em questão tenham feito 6 a 11, 12 a 17 ou mais de 17 escalas;
- e) Os navios que operem em serviço de curta distância, a partir da sexta escala efectuada nos 365 dias imediatamente anteriores, incluindo os que estejam em serviço de linha regular, quando o requeiram;
- f) Os navios em serviço de baldeação, quando o requeiram.

2 — Os navios em serviço de linha regular, no primeiro ano civil de operação, beneficiarão de reduções retroactivas a todas as escalas da linha anteriormente efectuadas, logo que seja igualado o número mínimo de vindas previsto.

3 — Os navios referidos na alínea a) do n.º 1 deste artigo, caso acostem a cais não especializados, ficam sujeitos às taxas de estacionamento previstas no capítulo III.

4 — As taxas de uso do porto aplicáveis aos navios-tanques destinados ao transporte de ramas e produtos petrolíferos com tanques de lastro segregado serão obrigatoriamente calculadas em função da GT reduzida.

5 — As reduções previstas nos n.ºs 1 e 3 deste artigo são cumulativas.

Artigo 19.º

Fixação da componente aplicável à carga

1 — A componente da taxa de uso do porto respeitante aos serviços prestados à carga pelos sistemas referidos no artigo 13.º é calculada em proporção à quan-

tidade de carga movimentada, medida em toneladas métricas ou unidades de carga, caso esta esteja unitizada.

2 — O valor das taxas unitárias referidas no número anterior será fixado por modo de acondicionamento, em correspondência com as categorias de carga, tal como são definidas no anexo II à Directiva n.º 95/64/CE, do Conselho, de 8 de Dezembro de 1995.

3 — As autoridades portuárias poderão propor a fixação do valor das taxas unitárias referidas no número anterior, em casos devidamente fundamentados e apreciados pelo Conselho Nacional Marítimo-Portuário, a nível de cada um dos 23 tipos de carga referidos no mesmo anexo II.

4 — A autoridade portuária poderá ainda, para efeitos de fixação das taxas unitárias referidas nos n.ºs 2 e 3 deste artigo, diferenciar a situação de embarque ou desembarque.

5 — São sujeitos passivos desta componente da taxa de uso do porto os donos da carga ou os respectivos representantes legais.

Artigo 20.º

Isenções

Estão isentas da taxa de uso do porto as seguintes cargas:

- a) Os volumes de mão e as bagagens de peso inferior a 30 kg, os automóveis e as embarcações de recreio que acompanhem passageiros;
- b) As malas e outros recipientes de correio, cheios ou vazios;
- c) As velas, palamentas, redes e aparelhos de pesca pertencentes a embarcações de tráfego fluvial e de pesca;
- d) Os combustíveis, lubrificantes, mantimentos e sobressalentes para uso próprio das embarcações e navios;
- e) As taras vazias de contentores, semi-reboques e mafis utilizados em tráfego *roll on roll off*, bem como as cargas desembarcadas para facilitar operações de bordo e posteriormente reembarcadas no mesmo navio;
- f) O material científico destinado a embarcações de missões científicas e os materiais utilizados por entidades oficiais na instalação ou conservação de sinalizações a seu cargo;
- g) As cargas comprovadamente destinadas a instituições de beneficência e caixões ou urnas funerárias com despojos humanos;
- h) As cargas que utilizem os transportes fluviais colectivos.

Artigo 21.º

Reduções

O valor das taxas unitárias referidas no artigo 19.º poderá ser objecto de reduções nos seguintes casos:

- a) Cargas em trânsito internacional;
- b) Cargas em trânsito marítimo entre portos nacionais;
- c) Cargas em trânsito marítimo de curta distância;
- d) Cargas transbordadas;
- e) Cargas baldeadas.

CAPÍTULO III

Tarifa de estacionamento

Artigo 22.º

Definição

1 — A tarifa de estacionamento define os princípios, rege a aplicação e estabelece os parâmetros de fixação das taxas pagas pelos clientes do porto como contra-prestação dos serviços de acostagem e uso de fundeadouro prestados ao navio por componentes dos sistemas adiante indicados, especificamente afectas a esses serviços, incluindo a sua disponibilidade, quando existentes.

2 — A tarifa de estacionamento é aplicável aos navios não avençados que pretendam prolongar a estadia em porto para além do tempo limite fixado para eventuais operações de carga e descarga e tráfego de passageiros, conforme aviso prévio dado às autoridades portuárias, ou que a isso sejam obrigados por decisão de entidade competente.

3 — Integram as taxas de estacionamento, para efeitos do seu cálculo e respectiva fixação, componentes dos seguintes sistemas relativos a entrada, estacionamento e saída:

- a) Obras marítimas que assegurem a estabilidade das margens e a calma das águas no interior do porto;
- b) Canais e outras vias navegáveis;
- c) Áreas de manobra, fundeadouros e bóias de amarração;
- d) Informação hidrográfica e geológica do plano de água;
- e) Ajudas à navegação, incluindo radiofaróis, faróis, marcas, sinais e bóias;
- f) Radares e sistemas de controlo de tráfego marítimo.

4 — Integram também, apenas no que se refere à taxa devida pelo serviço de acostagem, e para efeitos do seu cálculo e respectiva fixação, componentes dos sistemas relativos à operação dos navios, designadamente cais, pontes-cais, duques de alba e outras obras acostáveis.

5 — Integram ainda as taxas de estacionamento, para efeitos do seu cálculo e respectiva fixação, componentes dos seguintes sistemas relativos à segurança e à conservação do ambiente:

- a) Sistemas de socorros a naufragos;
- b) Sistema de pilotagem permanente;
- c) Sistema de reboque permanente;
- d) Sistemas de vigilância, detecção, alarme e combate a incêndios ou desastres e de limitação de avarias;
- e) Sistemas de recolha e tratamento de efluentes sólidos, líquidos e gasosos poluentes;
- f) Sistemas de conservação do ambiente e detecção e limitação das consequências de acidentes ecológicos.

Artigo 23.º

Fixação

1 — As taxas respeitantes aos serviços de acostagem serão proporcionais à GT e ao tempo de acostagem, expresso em dias indivisíveis, em cada um dos sucessivos períodos de tempo prefixados.

2 — As taxas respeitantes aos serviços de uso de fundeadouro de navios armados para viagem serão pro-

porcionais à GT e ao tempo de uso de fundeadouro, expresso em dias indivisíveis, em cada um dos sucessivos períodos de tempo prefixados.

3 — As taxas respeitantes aos serviços de uso de fundeadouro de navios não armados para viagem serão proporcionais à raiz quadrada da GT e ao tempo de uso de fundeadouro, expresso em dias indivisíveis, em cada um dos sucessivos períodos de tempo prefixados.

4 — As taxas unitárias em cada período de acostagem e de uso de fundeadouro referidas nos números anteriores serão definidas pelas autoridades portuárias.

5 — As taxas referidas no n.º 1 deste artigo serão sempre devidas pelas embarcações ou navios, salvo se os contratos de concessão ou licenças os isentarem do respectivo pagamento.

6 — São sujeitos passivos destas taxas os armadores ou os respectivos representantes legais.

Artigo 24.º

Reduções

As taxas devidas pelos serviços de acostagem, previstas no n.º 1 do artigo anterior para as embarcações ou navios que acostem por fora de outros, serão reduzidas em percentagem a fixar sob proposta das autoridades portuárias.

Artigo 25.º

Diversos

1 — Para além do período inicial de acostagem ou uso de fundeadouro, os valores das respectivas taxas, para sucessivos períodos de prestação destes serviços, poderão sofrer agravamentos percentuais crescentes.

2 — As taxas devidas pelas operações de movimentação de afluentes ou inertes que contribuam para a conservação do ambiente, incluindo limpeza, desgaseificação e inertização em estação apropriada, querengagem, incluindo ou não reparação, ou aprestamento em estaleiro, incluem as taxas devidas pelos serviços de acostagem aos cais especializados onde se efectuem tais operações.

CAPÍTULO IV

Tarifa de pilotagem

Artigo 26.º

Definição

1 — A tarifa de pilotagem define os princípios, rege a aplicação e estabelece os parâmetros de fixação das respectivas taxas pagas pelos clientes do porto como contra-prestação dos serviços prestados ao navio por componentes dos sistemas adiante indicados, especificamente afectas a esses serviços, incluindo a sua disponibilidade, quando existentes.

2 — Integram as taxas de pilotagem, para efeitos do seu cálculo e respectiva fixação, os serviços relativos a entrar e atracar ou fundear, largar ou suspender e sair, serviços de mudanças, de correr ao cais ou de outras estruturas de atracação e os serviços de experiências.

3 — Considera-se serviço de entrada o conjunto de movimentos e manobras efectuados pela embarcação ou navio desde o momento em que, fora do porto, inicia o movimento de aproximação à entrada até que tenha concluído a manobra de estacionamento no local que lhe foi destinado.

4 — Considera-se serviço de saída o conjunto de movimentos e manobras efectuados pela embarcação ou navio desde que inicia a manobra para sair do porto até que se encontre no limite exterior do porto.

5 — Considera-se serviço de mudança ou de fundear e suspender o conjunto de movimentos e manobras efectuados pela embarcação ou navio, dentro ou fora do porto, para alteração do local de estacionamento.

6 — Considera-se serviço de experiências o conjunto de movimentos e manobras efectuados pela embarcação ou navio, dentro ou fora do porto, para experiências de máquinas ou outros aparelhos e equipamentos, provas de velocidade, regulação, calibragem de gónios e compensação de agulhas.

7 — Considera-se serviço de correr ao longo do cais ou de outras estruturas de atracação, a prestar apenas se e quando pedido pelo comandante do navio servido, a manobra efectuada pela embarcação ou navio para

mudar de local de estacionamento na mesma estrutura, sem deixar de ter contacto com ela.

8 — Em qualquer dos serviços mencionados nos números anteriores estão incluídos os custos do transporte do piloto da estação ao navio, por lancha, e respectivo regresso.

Artigo 27.º

Fixação

1 — O valor das taxas previstas no artigo anterior para cada operação de pilotagem é calculado com base numa taxa unitária em escudos por operação, a fixar pelo competente sujeito activo, multiplicada pela raiz quadrada da GT e por um coeficiente específico em função da área molhada atribuída à pilotagem em cada porto e do serviço a efectuar, conforme o quadro seguinte:

Porto	Entrar e atracar ou fundear	Largar ou suspender e sair	Mudanças	Experiências	Fundear ou suspender	Correr no cais ou outras estruturas de atracação
Viana do Castelo	1.0	1.0	1.0	1.0	0.4	0.4
Leixões	1.1	1.1	1.0	1.0	0.4	0.4
Douro	1.2	1.2	1.0	1.0	0.4	0.4
Aveiro	1.1	1.1	1.1	1.1	0.4	0.4
Figueira da Foz	1.1	1.1	1.0	1.0	0.4	0.4
Lisboa	1.2	1.2	1.2	1.2	0.4	0.4
Setúbal	1.1	1.1	1.1	1.1	0.4	0.4
Sines	1.0	1.0	1.0	1.0	0.4	0.4
Portimão	1.0	1.0	1.0	1.0	0.4	0.4
Faro/Olhão	1.2	1.2	1.0	1.0	0.4	0.4
Vila Real de Santo António	1.2	1.2	1.0	1.0	0.4	0.4

2 — As taxas dos serviços de pilotagem são as seguintes:

- Taxa de pilotagem de entrada ou de saída do porto;
- Taxa de pilotagem de mudanças ou de experiências, dentro ou fora do porto;
- Taxa de pilotagem de fundear ou de suspender;
- Taxa de pilotagem de correr ao longo do cais ou de outras estruturas de atracação.

3 — Para cada serviço de pilotagem é estabelecido um tempo máximo de duração previsível, a definir em cada porto, em condições normais de tempo e mar.

4 — Caso o mesmo seja excedido, será paga uma taxa adicional, a definir igualmente em cada porto.

5 — São sujeitos passivos destas taxas os armadores ou os respectivos representantes legais.

Artigo 28.º

Requisição do serviço

A requisição do serviço de pilotagem deverá ser feita com antecedência a definir, em cada porto, pelo competente sujeito activo.

Artigo 29.º

Reduções

1 — Poderão beneficiar de reduções das taxas aplicáveis, a fixar pelo competente sujeito activo, as seguintes embarcações ou navios:

- Os navios-tanques de 50 000 GT ou mais que transportem petróleo bruto, sejam titulares do

certificado do Bureau Green Award de Rotação e cumpram os respectivos requisitos, redução traduzida num «prémio verde», quando o requeirarem;

- Os navios que tenham cumprido as condições do serviço de linha regular nos 365 dias de calendário anteriores à data da escala;
- Os navios de transporte oceânico de graneis líquidos ou sólidos, porta-contentores, frigorífico, *roll on roll off*, de passageiros e carga geral, incluindo os que estejam em serviço de linha regular, que mantenham o nome e que nos 365 dias de calendário imediatamente anteriores ao da escala em questão tenham feito 6 a 11, 12 a 17 ou mais de 17 escalas;
- Os navios que operem em serviço de curta distância, incluindo os que estejam em serviço de linha regular, a partir da sexta escala efectuada nos 365 dias imediatamente anteriores, quando o requeirarem.

2 — Os navios em serviço de linha regular, no primeiro ano civil de operação, beneficiarão de reduções retroactivas a todas as escalas da linha anteriormente efectuadas, logo que seja igualado o número mínimo de vindas previsto.

3 — As taxas de pilotagem aplicáveis aos navios-tanques destinados ao transporte de ramas e produtos petrolíferos com tanques de lastro segregado serão obrigatoriamente calculadas em função da GT reduzida.

4 — Se duas operações de pilotagem forem efectuadas de forma sucessiva dentro do porto e sem que o piloto tenha necessidade de sair do navio, a taxa aplicável à segunda manobra será reduzida em 50 %

5 — A taxa aplicável será também reduzida em 25 % caso o piloto se atrase a entrar a bordo mais de trinta minutos em relação à hora para que o serviço foi requisitado.

6 — As percentagens previstas nos n.ºs 4 e 5 têm carácter supletivo, podendo as autoridades portuárias estabelecer outra redução, dentro dos limites fixados nos termos do n.º 5 do artigo 10.º

Artigo 30.º

Diversos

1 — Nos portos que disponham de helicóptero, será fixada e cobrada uma taxa adicional, a fixar pelo competente sujeito activo, pelo serviço de transporte do piloto de e para bordo, sempre que ele seja pedido pelo navio.

2 — Serão cobradas taxas fixas, que são cumulativas com as referentes aos serviços que venham posteriormente a ser prestados, caso os serviços de pilotagem requisitados sejam cancelados ou alterados sem um aviso dado com a antecedência mínima, relativamente ao início previsto dos mesmos, a fixar pelo competente sujeito activo.

3 — As taxas aplicáveis a cada serviço de pilotagem serão aumentadas em 25 % caso se verifiquem as seguintes situações:

- a) Se o piloto tiver de prestar assistência à calibragem de gónios e compensação de agulhas durante a pilotagem do navio;
- b) Se, tendo o piloto entrado oportunamente a bordo, o navio sair do local onde está estacionado mais de trinta minutos depois da hora para a qual o serviço tiver sido requisitado;
- c) Se o navio pilotado manobrar só com recurso à força de tracção de rebocadores.

4 — A percentagem prevista no n.º 3 deste artigo tem carácter supletivo, podendo as autoridades portuárias estabelecer outro aumento, dentro dos limites fixados nos termos do n.º 5 do artigo 10.º

5 — Caso a operação de pilotagem ultrapasse o período previsto no n.º 1 do artigo 27.º, será cobrado um adicional por hora indivisível, a fixar pelo competente sujeito activo.

CAPÍTULO V

Tarifa de reboque

Artigo 31.º

Definição

1 — A tarifa de reboque define os princípios, rege a aplicação e estabelece os parâmetros de fixação das respectivas taxas pagas pelos clientes do porto como contraprestação dos serviços prestados ao navio por componentes dos sistemas adiante indicados, especificamente afectas a esses serviços, incluindo a sua disponibilidade, quando existentes.

2 — Integram as taxas de reboque, para efeitos do seu cálculo e respectiva fixação, componentes dos sistemas de reboque no porto e no mar alto usados para a realização de manobras de entrar e atracar ou fundear, largar ou suspender e sair, mudanças, experiências, fundear ou suspender e correr ao longo do cais e de outras estruturas de atracação.

Artigo 32.º

Fixação

1 — Os serviços de reboque poderão ser estruturados em pacotes, sendo as variáveis base para o cálculo das respectivas taxas a classe de GT do navio rebocado e a área do porto na qual se efectua a manobra.

2 — Em alternativa, consoante a opção do comandante do navio rebocado, as variáveis base para o cálculo do montante da taxa poderão ser o tempo de manobra, o número de rebocadores utilizados e a respectiva força de tracção, medida em toneladas (t).

3 — Para efeitos do n.º 1 do presente artigo, as tarifas serão fixadas por escalões de GT, correspondendo a cada um deles um montante em escudos.

4 — Para os efeitos previstos no n.º 3, as classes de GT são as seguintes:

Embarcações com menos de 1000 GT;
Embarcações de 1000 GT a 4999 GT;
Embarcações de 5000 GT a 9999 GT;
Embarcações de 10 000 GT a 19 999 GT;
Embarcações de 20 000 GT a 39 999 GT;
Embarcações de 40 000 GT a 79 999 GT;
Embarcações de 80 000 GT a 149 999 GT;
Embarcações com mais de 150 000 GT.

5 — A autoridade portuária poderá, relativamente a cada uma das classes de arqueação bruta definidas no número anterior, estabelecer subclasses disjuntas.

6 — Para efeitos do n.º 2 do presente artigo, será fixada uma tarifa horária por classe de rebocador.

7 — Os restantes serviços de reboque não referidos nos números anteriores serão tarifados nos termos do n.º 1 do artigo 48.º

8 — São sujeitos passivos destas taxas os armadores ou os respectivos representantes legais.

Artigo 33.º

Requisição do serviço

A requisição do serviço de reboque deverá ser feita com antecedência a definir pelas autoridades portuárias.

Artigo 34.º

Reduções

1 — A tarifa de reboque poderá beneficiar de uma redução de 25 % nas taxas aplicáveis, caso os rebocadores se atrasem mais de trinta minutos em relação à hora para que o serviço foi requisitado.

2 — A percentagem prevista no número anterior tem carácter supletivo, podendo as autoridades portuárias estabelecer outra redução, dentro dos limites fixados no n.º 5 do artigo 10.º

Artigo 35.º

Diversos

1 — O cancelamento ou a alteração dos serviços de reboque deve ser efectuado com aviso prévio dado com uma antecedência mínima relativamente ao início previsto dos mesmos, a fixar pelas autoridades portuárias.

2 — O incumprimento do disposto no número anterior determinará a cobrança de taxas suplementares e cumulativas.

3 — Caso seja escolhida a alternativa da prestação de serviços em pacote, conforme previsto no n.º 1 do artigo 32.º serão aplicados os seguintes agravamentos:

- a) De 25 %, caso os rebocadores sejam utilizados em operações de calibragem de gónios e compensação de agulhas, aguentar à corrente ou ajuda extra à acostagem;
- b) De 25 %, se, estando presentes os rebocadores, o serviço não for iniciado até sessenta minutos ou, no caso de assistência à largada, até trinta minutos após a hora para que foi requisitado;
- c) De 50 %, sempre que o navio manobre exclusivamente com recurso à força de tracção de rebocadores;
- d) O valor da taxa de uso de equipamento prevista no artigo 48.º relativa aos rebocadores empregues além dos previstos no pacote, em cumprimento de regras obrigatórias de segurança ou a pedido do comandante do navio;
- e) De 100 %, quando os serviços de reboque forem prestados em consequência de os navios terem garrado ou partido amarras.

4 — As percentagens previstas no n.º 3 deste artigo têm carácter supletivo, podendo as autoridades portuárias estabelecer outro agravamento, dentro dos limites fixados nos termos do n.º 5 do artigo 10.º

CAPÍTULO VI

Tarifa de amarração e desamarração

Artigo 36.º

Definição

1 — A tarifa de amarração e desamarração define os princípios, rege a aplicação e estabelece os parâmetros de fixação das respectivas taxas pagas pelos clientes do porto como contraprestação dos serviços prestados ao navio por componentes dos sistemas adiante indicados, especificamente afectas a esses serviços, incluindo a sua disponibilidade, quando existentes.

2 — Integram as taxas de amarração e desamarração, para efeitos do seu cálculo e respectiva fixação, componentes dos sistemas relativos a operação de navios, nomeadamente amarração e desamarração e outros que envolvam passagem ou substituição de cabos, bem como montagem ou colaboração na colocação de acessos a navios, incluindo pessoal habilitado, lancha para lançar cabos e equipamento.

3 — Os serviços previstos nesta tarifa são os seguintes:

- a) Serviço de amarrar e desamarrear;
- b) Serviço de correr ao longo do cais.

Artigo 37.º

Fixação

1 — O valor das taxas previstas para cada um dos serviços enunciados no n.º 3 do artigo anterior será fixado em escudos por operação, consoante o local de atracação e as classes de GT fixadas no n.º 2.

2 — Para os efeitos previstos no n.º 1, as classes de GT são as seguintes:

Embarcações com menos de 1000 GT;
Embarcações de 1000 GT a 4999 GT;
Embarcações de 5000 GT a 9999 GT;
Embarcações de 10 000 GT a 19 999 GT;
Embarcações de 20 000 GT a 39 999 GT;
Embarcações de 40 000 GT a 79 999 GT;
Embarcações de 80 000 GT a 149 999 GT;
Embarcações com mais de 150 000 GT.

3 — As autoridades portuárias poderão, relativamente a cada uma das classes de GT definidas no número anterior, estabelecer subclasses disjuntas.

4 — São sujeitos passivos destas taxas os armadores ou os respectivos representantes legais.

Artigo 38.º

Reduções

1 — A taxa aplicável será reduzida em 25 % caso, por razão imputável ao sujeito activo, ocorra atraso no início da operação superior a trinta minutos relativamente à hora para que o serviço foi requisitado.

2 — A percentagem prevista no n.º 1 tem carácter supletivo, podendo outra redução ser estabelecida pelas autoridades portuárias, dentro dos limites fixados no n.º 5 do artigo 10.º

Artigo 39.º

Diversos

1 — O cancelamento ou a alteração dos serviços de amarração, desamarração e correr ao cais deve ser efectuado com aviso prévio dado com uma antecedência mínima, relativamente ao início previsto dos mesmos, a fixar pelas autoridades portuárias.

2 — O incumprimento do disposto no número anterior determinará a cobrança de taxas suplementares e cumulativas.

3 — Se, estando presente o pessoal, os serviços não forem iniciados até sessenta minutos, no caso da amarração, ou trinta minutos, no caso da desamarração, após a hora para que foram requisitados, serão cobradas taxas adicionais equivalentes a 25 % da taxa prevista para a respectiva classe de GT por cada hora ou fracção de atraso.

4 — Se o pessoal permanecer em serviços de amarração ou desamarração para além de duas horas a contar do início efectivo de cada operação, será cobrada uma taxa suplementar equivalente a 25 % da prevista para a respectiva classe de GT por cada hora ou fracção de atraso.

5 — As percentagens previstas nos n.ºs 3 e 4 têm carácter supletivo, podendo as autoridades portuárias estabelecer outros aumentos, dentro dos limites fixados no n.º 5 do artigo 10.º

CAPÍTULO VII

Tarifa de movimentação de cargas e tráfego de passageiros

Artigo 40.º

Definição

1 — A tarifa de movimentação de cargas e tráfego de passageiros define os princípios, rege a aplicação e

estabelece os parâmetros de fixação das taxas pagas pelos clientes do porto como contraprestação dos serviços prestados a estes pelas componentes dos sistemas especificamente afectas a esses serviços, nos casos em que:

- a) As autoridades portuárias efectuem, nos termos da legislação aplicável, operações de movimentação de cargas;
- b) Ocorram operações de embarque, desembarque e trânsito de passageiros e as autoridades portuárias disponibilizem quaisquer meios para o efeito;
- c) Sejam usadas instalações portuárias nas operações de movimentação e venda de pescado.

2 — As taxas de movimentação de cargas integram a utilização dos meios operacionais e humanos necessários à execução da operação.

Artigo 41.º

Fixação

1 — As taxas de movimentação de cargas e tráfego de passageiros são calculadas da forma seguinte:

- a) No caso da movimentação de cargas, o respectivo cálculo tem por base o modo de acondicionamento, em correspondência com as categorias de carga, tal como são definidas no anexo II à Directiva n.º 95/64/CE, de 8 de Dezembro de 1995, sendo as taxas proporcionais ao número de toneladas métricas ou de unidades de carga, se esta estiver unitizada;
- b) As autoridades portuárias poderão ainda, para efeitos de fixação das taxas unitárias referidas na alínea anterior, diferenciar a situação de embarque ou desembarque;
- c) Por passageiro, excluindo os de tráfego local e fluvial, que ficam isentos do pagamento desta taxa;
- d) Relativamente ao pescado fresco, as taxas são equivalentes a uma percentagem do valor desse pescado, quando transaccionado em lota, ou por unidade de acondicionamento ou quilograma, se proveniente de outras lotas.

2 — As categorias de carga referidas na alínea a) do n.º 1 deste artigo poderão ser desagregadas, em casos devidamente fundamentados e apreciados pelo Conselho Nacional Marítimo-Portuário, a nível dos 23 tipos de carga referidos no mesmo anexo II.

3 — As taxas de movimentação de unidades de carga não unitizadas, em terminais especializados de contentores, serão diferenciadas e fixadas por unidade e por movimento.

4 — O cálculo dos valores das taxas de movimentação de cargas referido nos n.ºs 1, alínea a), e 2 deste artigo deverá ter em atenção o rendimento das operações de carga e descarga, medido em toneladas métricas ou unidades de carga movimentadas por hora.

5 — São sujeitos passivos destas taxas:

- a) Os donos da carga ou os respectivos legais representantes, nas situações previstas na alínea a) do n.º 1;
- b) Os passageiros, na hipótese prevista na alínea c) do n.º 1;

- c) Os compradores, quando o pescado fresco seja transaccionado ou avaliado em lota;
- d) Os donos do pescado fresco proveniente de outros portos e entrado no porto por via terrestre para aí ser processado ou transaccionado fora da lota.

Artigo 42.º

Reduções

Os valores das taxas unitárias referidas no artigo 41.º poderão ser objecto de reduções nos seguintes casos:

- a) Cargas em trânsito internacional;
- b) Cargas em trânsito marítimo entre portos nacionais;
- c) Cargas em trânsito marítimo de curta distância;
- d) Cargas transbordadas;
- e) Cargas baldeadas.

CAPÍTULO VIII

Tarifa de armazenagem

Artigo 43.º

Definição

A tarifa de armazenagem define os princípios, rege a aplicação e estabelece os parâmetros de fixação das respectivas taxas pagas pelos clientes do porto como contraprestação dos serviços prestados à carga por componentes dos sistemas adiante indicados, especificamente afectas à armazenagem, designadamente:

- a) Terraplenos do porto;
- b) Edifícios e estruturas do porto;
- c) Sistemas de armazenagem de carga, protegida contra avaria, perda e roubo ou outras ocorrências ilegais, sem prejuízo dos riscos correspondentes correrem por conta do dono da carga.

Artigo 44.º

Fixação

1 — Os valores das taxas aplicáveis à carga armazenada são fixados em função das seguintes unidades de medida e condições:

- a) Por categorias de carga, tal como são definidas no anexo II à Directiva n.º 95/64/CE, de 8 de Dezembro de 1995, ou, se disso for caso e em situações devidamente fundamentadas e apreciadas pelo Conselho Nacional Marítimo-Portuário, desagregadas a nível dos 23 tipos de carga referidos no mesmo anexo II;
- b) Metro quadrado, metro cúbico, tonelada métrica e unidade de carga;
- c) Dias de armazenagem;
- d) Consoante a carga seja armazenada a descoberto, a coberto, em silo ou tanque, ou em armazém reservado.

2 — São sujeitos passivos das taxas de armazenagem os donos da carga, os consignatários, os respectivos representantes legais ou outras entidades requisitantes.

Artigo 45.º

Isenções

1 — Os períodos de franquia para as cargas armazenadas, para além do dia da sua entrada no porto, serão fixados pelas autoridades portuárias.

2 — Para além do período de franquia previsto no número anterior, poderão ser fixados outros períodos de isenção, tomando em consideração as características da categoria ou tipo de carga.

Artigo 46.º

Diversos

Para além do período de franquia, os valores das taxas de armazenagem para períodos sucessivos poderão sofrer agravamentos percentuais crescentes.

CAPÍTULO IX

Tarifa de uso de equipamento

Artigo 47.º

Definição

1 — A tarifa de uso de equipamento define os princípios, rege a aplicação e estabelece os parâmetros de fixação das taxas a pagar pelos clientes do porto como contraprestação dos serviços prestados à carga ou ao navio pelos componentes discriminados no artigo 48.º, dos sistemas indicados nos n.ºs 2 e 3 do presente artigo, incluindo a sua disponibilidade, quando existentes.

2 — Integram as taxas de uso de equipamento, para efeitos do seu cálculo e respectiva fixação, componentes dos seguintes sistemas relativos à movimentação e protecção de cargas e tráfego de passageiros:

- a) Edifícios e estruturas do porto afectos ao equipamento;
- b) Equipamento de combate a incêndio e conservação do ambiente;
- c) Sistemas auxiliares amovíveis de energia e fluidos do porto;
- d) Equipamento de manobra e transporte marítimo;
- e) Equipamento de manobra e transporte terrestre;
- f) Básculas.

3 — Integram também as taxas de uso de equipamentos, para efeitos do seu cálculo e respectiva fixação, componentes de sistemas relativos ao reabastecimento e à manutenção de meios instrumentais, designadamente de construção e reparação de navios, incluindo querenagem.

Artigo 48.º

Fixação

1 — Os valores das taxas previstas no artigo anterior, relativas a aluguer de equipamento, são fixados em função do número de horas de aluguer, consoante os parâmetros característicos dos equipamentos alugados, a saber:

- a) Equipamento de combate a incêndio e conservação do ambiente:

Detecção de gases — taxas por arqueação bruta dos tanques examinados e por exame;

Skimmers — taxa horária consoante a capacidade de carga (metros cúbicos);

Barreiras flutuantes — taxa diária consoante as características;

Bombas — taxas horárias consoante o caudal (metros cúbicos/hora) e pressão (kilopascals) máximos;

Tanques — taxa diária consoante a capacidade (metros cúbicos);

- b) Equipamentos auxiliares amovíveis de energia e fluidos:

Compressores — taxas horárias consoante caudal (metros cúbicos/hora) × pressão (kilopascals) máximos;

Ventiladores — taxas horárias consoante o caudal (metros cúbicos/hora) máximo;

Condicionadores de ar — taxas horárias consoante o caudal (metros cúbicos/hora) máximo;

Geradores de energia eléctrica — taxas horárias consoante tensão (kilovolts) × intensidade (amperes) máximos;

Geradores de vapor — taxas horárias consoante caudal (toneladas/hora) × pressão (kilopascals) máximos;

Bombas — taxas horárias consoante caudal (toneladas/hora) × pressão (kilopascals) máximos;

- c) Equipamento de manobra e transporte marítimo e edifícios e estruturas afectos a este equipamento:

Rebocadores — taxas horárias consoante a força de tracção (toneladas) máxima;

Cábreas — taxas horárias consoante força de elevação (toneladas) × alcance (metros) máximos;

Dragas — taxas horárias consoante caudal de sólidos (toneladas) × profundidade (metros) máximos;

Lanchas — taxas horárias consoante GT;

Barcaças e batelões — taxas horárias consoante a capacidade (tbp) máxima;

Pontões — taxas horárias consoante a capacidade (tpb) máxima;

Defensas — taxas diárias consoante as características;

- d) Equipamento de manobra e transporte terrestre e edifícios e estruturas afectos a este equipamento:

Guindastes de via — taxas horárias consoante força de elevação (toneladas) × alcance (metros) máximos;

Gruas e pórticos de contentores — taxas horárias consoante força de elevação (toneladas) × alcance (metros) máximos;

Guindastes automóveis — taxas horárias consoante força de elevação (toneladas) × alcance (metros) máximos;

Pórticos automóveis — taxas horárias consoante a força de elevação (toneladas) máxima;

Empilhadores frontais — taxas horárias consoante força de elevação (toneladas) × altura (metros) máximas;

Empilhadores laterais — taxas horárias consoante força de elevação (toneladas) × altura (metros) máximas;
 Baldes para granéis — taxas horárias consoante a capacidade (metros cúbicos) máxima;
 Tremonhas para granéis — taxas horárias consoante a capacidade (metros cúbicos) máxima;
Dumpers — taxas horárias consoante a capacidade (metros cúbicos) máxima;
 Pás carregadoras — taxas horárias consoante a capacidade (metros cúbicos) máxima do balde;
 Escavadoras — taxas horárias consoante a capacidade (toneladas) máxima;
 Tractores — taxas horárias consoante a potência (kilowatts) máxima;
 Atrelados — taxas horárias consoante a capacidade (toneladas) máxima;
 Locomotivas — taxas horárias consoante a força de tracção (toneladas) máxima;
 Vagões de caminho de ferro — taxas horárias consoante capacidade (toneladas) máxima.

e) Básculas:

Pesagem — taxas por operação completa de pesagem da tara e da carga (toneladas).

2 — Os valores das taxas previstas no artigo anterior relativas a querenagem, discriminadas por operação de pôr a seco, estadia e operação de pôr a nado, são fixados em função do número de dias de estacionamento e da GT, consoante a respectiva classe, a saber:

Embarcações com menos de 1000 GT;
 Embarcações de 1000 GT a 4999 GT;
 Embarcações de 5000 GT a 9999 GT;
 Embarcações de 10 000 GT a 19 999 GT;
 Embarcações com mais de 20 000 GT.

3 — A autoridade portuária poderá, relativamente a cada uma das classes de arqueação bruta definidas no número anterior, estabelecer subclasses disjuntas.

4 — O uso de equipamento para efeitos de movimentação de contentores em terminais especializados poderá ser facultado em pacote pela autoridade portuária, mediante taxas unitárias por contentor, diferenciadas por embarque e desembarque.

5 — O serviço de desembarque de contentores prestado em regime de pacote inclui:

- Descarga do vagão, camião ou reboque para o parque de armazenagem do terminal;
- Armazenagem em parque durante um período de franquia a estabelecer;
- Carregamento em veículo;
- Transporte ao cais;
- Embarque no navio.

6 — O serviço de desembarque de contentores prestado em regime de pacote inclui:

- Descarga do navio;
- Transporte até ao parque de armazenagem do terminal;
- Descarga no parque de armazenagem;
- Armazenagem em parque durante um período de franquia a estabelecer;

e) Carregamento sobre vagão, camião ou reboque para saída.

7 — Quando ocorram operações de movimentação adicionais às incluídas nos pacotes referidos nos n.ºs 5 e 6 do presente artigo ou essas movimentações se efectuarem de forma avulsa, serão aplicadas taxas autónomas por contentor e por operação.

8 — A movimentação de tampas das escotilhas de porão e de cargas não unitizadas nos terminais especializados está sujeita a taxas autónomas das praticadas para o embarque ou desembarque de contentores e são fixadas por movimento.

9 — As taxas referidas nos números anteriores incluem, consoante os casos, os seguintes serviços:

- A deslocação do equipamento amovível da sua estação para o local da prestação do serviço, a sua ligação, a prestação do serviço, o regresso à estação e os respectivos operadores e consumíveis;
- A utilização das infra-estruturas e sistemas de querenagem bem como o pessoal para as manobras de pôr a seco e a nado, com exclusão do fornecimento de reboques e de berços de querenagem.

10 — São sujeitos passivos destas taxas os requisitantes dos equipamentos.

CAPÍTULO X

Tarifa de fornecimentos

Artigo 49.º

Definição

1 — A tarifa de fornecimentos define os princípios, rege a aplicação e estabelece os parâmetros de fixação das respectivas taxas pagas pelos clientes do porto como contraprestação dos serviços prestados dentro da zona portuária por componentes dos sistemas indicados no n.º 2 deste artigo, incluindo a sua disponibilidade, quando existentes.

2 — Para efeitos de cálculo e fixação, as taxas de fornecimentos integram componentes dos seguintes sistemas permanentes:

- Vigilância, detecção, alarme e combate a incêndios ou acidentes e limitação de avarias;
- Recolha e tratamento de efluentes sólidos, líquidos e gasosos poluentes;
- Conservação do ambiente e detecção e limitação das consequências de acidentes ecológicos;
- Reabastecimento de navios.

Artigo 50.º

Fixação

1 — Os valores das taxas previstas no artigo anterior, relativas ao fornecimento de recursos humanos, são expressas em escudos por hora e por homem, consoante as respectivas classes ou categorias profissionais.

2 — Os valores das taxas previstas no artigo anterior relativas ao fornecimento de energia e fluidos e à recolha

e tratamento de efluentes são fixados em função das quantidades fornecidas ou recolhidas e tratadas, a saber:

a) Fornecimento de energia e fluidos:

Energia eléctrica — taxa por kilowatt-hora;
 Água doce — taxa por metro cúbico;
 Água desmineralizada — taxa por metro cúbico;
 Combustíveis para pesca e recreio — taxa por litro, consoante o produto;
 Bancas — taxa por tonelada, consoante o produto;
 Gás inerte — taxa por metro cúbico;
 Azoto — taxa por tonelada;
 Vapor — taxa por tonelada;

b) Recolha e tratamento de efluentes e conservação do ambiente:

Lixos urbanos — taxa por tonelada;
 Outros efluentes sólidos — taxa por tonelada;
 Águas negras — taxa por metro cúbico;
 Águas contaminadas — taxa por metro cúbico;
 Limpeza e desgaseificação — taxa por arqueação bruta dos tanques limpos e desgaseificados;
 Espumíferos — taxa por litro;
 Dispersantes — taxa por litro;
 Absorventes — taxa por quilograma;
 Outros efluentes líquidos — taxa por metros cúbicos.

3 — As taxas referidas nos números anteriores incluem, consoante os casos, os seguintes serviços:

- a) A deslocação do equipamento amovível da sua estação para o local da prestação do serviço, a prestação do mesmo, o regresso à estação e o respectivo pessoal e consumíveis;
- b) A disponibilização e o uso dos sistemas de fornecimento de energia e fluidos ou de recolha de efluentes e do pessoal que os opera, bem como o fornecimento dos consumíveis e o tratamento dos efluentes;
- c) A utilização do domínio público e das infra-estruturas e estruturas de estacionamento, com exclusão do fornecimento de condutores e de meios de manobra do equipamento rolante parqueado.

4 — São sujeitos passivos destas taxas os requisitantes dos serviços e bens fornecidos.

CAPÍTULO XI

Tarifa da capitania

Artigo 51.º

Definição

1 — A tarifa da capitania define e enumera os serviços prestados no porto ao navio ou à carga por componentes dos sistemas adiante indicados, especificamente afectas a esses serviços, incluindo a sua disponibilidade.

2 — Integram as taxas da capitania, para efeitos do seu cálculo e respectiva fixação, componentes dos

seguintes sistemas relativos a entrada, estacionamento e saída de navios:

- a) Vigilância, policiamento, controlo e fiscalização do respeito dos normativos legais aplicáveis no plano de água do porto contido na área de jurisdição da autoridade marítima;
- b) Visita e desembarço do navio;
- c) Outros serviços administrativos e técnicos prestados ao navio de acordo com a legislação em vigor.

3 — Integram também as referidas taxas, para efeitos do seu cálculo e respectiva fixação, componentes dos seguintes sistemas relativos à operação de navios:

- a) Vigilância, policiamento, controlo e fiscalização do respeito dos normativos legais em área sob jurisdição da autoridade portuária;
- b) Outros serviços administrativos e técnicos prestados às cargas de acordo com a legislação em vigor.

Artigo 52.º

Fixação

Os valores das taxas previstas no artigo anterior são fixados por portaria de membro de Governo que tutela os serviços referidos.

CAPÍTULO XII

Tarifa dos serviços aduaneiros

Artigo 53.º

Definição

1 — A tarifa dos serviços aduaneiros define e enumera os serviços prestados no porto à carga, ao navio e a outros meios de transporte por componentes dos sistemas adiante indicados especificamente afectadas a esses serviços, incluindo a sua disponibilidade, quando existentes.

2 — Integram as taxas e emolumentos dos serviços aduaneiros, para efeitos do seu cálculo e respectiva fixação, os sistemas de controlo da entrada e da saída dos navios e meios de transporte, designadamente organização de processos, visitas aduaneiras, vistorias, despachos e emissão de alvarás de saída de navios.

3 — Integram também as taxas e emolumentos dos serviços aduaneiros, para efeitos do seu cálculo e respectiva fixação, os sistemas de controlo e desalfandegamento das mercadorias sujeitas à acção aduaneira, designadamente movimento de mercadorias, conferência de carga e de descarga e verificação física das mercadorias, incluindo abertura, pesagem e fecho de volumes e extracção de amostras.

4 — As taxas de tráfego e os emolumentos cobrados pelas alfândegas aplicam-se aos serviços referidos nos números anteriores, prestados a requerimento dos interessados.

5 — As taxas e emolumentos relativos aos mesmos serviços são propostos pela autoridade aduaneira em função dos critérios estabelecidos para o efeito na legislação aplicável e variam em função:

- a) Da natureza do serviço prestado;
- b) Do local onde o serviço é executado;
- c) Do dia da semana em que o serviço se efectua;
- d) Do período do dia em que o serviço é prestado;

- e) Da duração do serviço, medida em horas ou dias;
- f) Do tipo de acondicionamento da mercadoria;
- g) Do estatuto da mercadoria.

Artigo 54.º

Fixação

Os valores das taxas e emolumentos previstos no artigo anterior são fixados por portaria do membro do Governo que tutela os serviços referidos.

CAPÍTULO XIII

Tarifas das autoridades de saúde e sanidade

Artigo 55.º

Definição

1 — As tarifas das autoridades de saúde, de sanidade animal e de sanidade vegetal definem e enumeram os serviços prestados aos passageiros, às tripulações dos navios, à carga, aos navios e a outros meios de transporte por componentes dos sistemas adiante indicados especificamente afectas a esses serviços, incluindo a sua disponibilidade.

2 — Integram as taxas da autoridade de saúde, para efeitos do seu cálculo e respectiva fixação, componentes dos seguintes sistemas relativos a operação de navios:

- a) Visitas de saúde e concessão de livre prática às embarcações ou navios;
- b) Inspeção e certificação de navios relativas a desratização, desinsectização e estado sanitário de embarcações ou navios;
- c) Desembarço de saúde e de sanidade de embarcações ou navios.

3 — Integram as taxas da autoridade de saúde, para efeitos do seu cálculo e respectiva fixação, componentes dos sistemas relativos à movimentação e protecção de cargas, designadamente controlo de unidades de carga com resíduos tóxicos.

4 — Integram também as taxas das autoridades de sanidade animal e de sanidade vegetal, para efeitos do seu cálculo e respectiva fixação, componentes dos seguintes sistemas relativos à movimentação e protecção das cargas:

- a) Inspeção e desembarço de cargas recebidas ou expedidas por terra, para efeitos de sanidade animal ou vegetal;
- b) Inspeção e desembarço de cargas recebidas ou expedidas por mar, para efeitos de sanidade animal ou vegetal.

5 — Os serviços das autoridades de saúde, de sanidade animal e de sanidade vegetal serão prestados tendo como objectivo o cumprimento do Regulamento Sanitário Internacional e demais legislação aplicável.

Artigo 56.º

Fixação

Os valores das taxas previstas no artigo anterior são fixados por portaria do membro do Governo que tutela os serviços referidos

CAPÍTULO XIV

Disposições finais e transitórias

Artigo 57.º

Actualização das taxas. Percentagens

A percentagem a que se refere o n.º 5 do artigo 10.º é fixada supletivamente nos seguintes valores:

- a) 35 % no 1.º ano;
- b) 25 % no 2.º ano;
- c) 15 % no 3.º ano;
- d) 10 % no 4.º ano e seguintes.

Artigo 58.º

Aplicação da arqueação bruta

1 — Os navios porta-contentores, *roll on roll off* e *ferry-boats* cujas parcelas das taxas de uso do porto, de pilotagem, de reboque e de amarração e desamarração foram calculadas durante 1996 em função da tonelagem de arqueação bruta (TAB) e que doravante passam a ser fixadas em função da arqueação bruta (GT), beneficiarão de um período transitório de cinco anos de adaptação ao novo regime tarifário.

2 — Assim, os navios referidos no número anterior pagarão a seguinte percentagem da parcela de taxa aplicável:

- a) Navios porta-contentores: 1.º ano, 80 %; 2.º ano, 85 %; 3.º ano, 90 %; 4.º ano, 95 %; 5.º ano, 100 %;
- b) Navios *roll on roll off* e *ferry-boats*: 1.º ano, 70 %; 2.º ano, 75 %; 3.º ano, 80 %; 4.º ano, 90 %; 5.º ano, 100 %.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

Decreto-Lei n.º 201/98

de 10 de Julho

O presente diploma define o estatuto legal do navio. A matéria assume grande importância, por força do frequente contacto do navio com as mais diversas ordens jurídicas, no âmbito da sua normal exploração e dos direitos e obrigações que dela emergem. Trata-se de matéria cuja regulamentação as convenções internacionais têm deixado, de um modo geral, às ordens jurídicas internas.

Entre nós vigoram as antiquadas normas do Código Comercial de 1888. Tais normas, além de não chegarem a constituir um quadro legal consistente, correspondem a uma realidade muito distante daquela que se vive nos nossos dias.

Com o novo regime consagra-se, no âmbito do direito substantivo, a sujeição a registo dos navios e dos factos jurídicos aos mesmos respeitantes e fixa-se, em termos gerais, o seu modo de identificação.

Atribui-se âmbito mais amplo ao princípio da personalidade e capacidade judiciárias já anteriormente previsto no artigo 28.º do Decreto-Lei n.º 352/86, de 21 de Outubro, e adopta-se uma posição actualizada sobre o conceito de navegabilidade, fundamental no direito marítimo.

Consagra-se o princípio de que o arresto e a penhora de navio e mercadorias podem ser efectuados mesmo que o navio já se encontre despachado para viagem, perfilhando-se assim a solução da Convenção Internacional para Unificação de Certas Regras sobre o Arresto de Navios de Mar, assinada em Bruxelas em 10 de Maio de 1952.

Uniformiza-se igualmente a forma dos contratos relativos aos direitos reais sobre o navio, em consonância com a solução internacionalmente generalizada e regulam-se as principais questões relativas aos contratos de construção e de reparação de navios, tomando-se como referência a disciplina do contrato de empreitada.

Assim, nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º e do n.º 5 do artigo 112.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

CAPÍTULO I

Navio

Artigo 1.º

Noção

1 — Para efeitos do disposto no presente diploma, navio é o engenho flutuante destinado à navegação por água.

2 — Fazem parte integrante do navio, além da máquina principal e das máquinas auxiliares, todos os aparelhos, aprestos, meios de salvação, acessórios e mais equipamentos existentes a bordo necessários à sua operacionalidade.

Artigo 2.º

Registo

Os navios e os factos a eles respeitantes estão sujeitos a registo, nos termos do disposto na legislação respectiva.

Artigo 3.º

Nacionalidade

1 — Consideram-se nacionais os navios cuja propriedade se encontra registada em Portugal.

2 — A atribuição da nacionalidade portuguesa confere ao navio o direito ao uso da respectiva bandeira, com os direitos e as obrigações que lhe são inerentes.

Artigo 4.º

Nome

1 — A todos os navios deve ser atribuído um nome.

2 — O nome a atribuir ao navio está sujeito a prévia aprovação do serviço público competente e deve ser bem distinto dos que já se encontram registados.

Artigo 5.º

Número de identificação

Os navios de tonelagem inferior a 100 t de deslocamento, assim como os destinados exclusivamente a águas interiores, podem ser identificados apenas por um número atribuído pelo serviço público competente.

Artigo 6.º

Inscrições no casco

O nome do navio, o seu número de identificação e o nome do local onde o mesmo se encontra registado devem ser inscritos no casco, de acordo com a legislação aplicável.

Artigo 7.º

Personalidade e capacidade judiciárias

Os navios têm personalidade e capacidade judiciárias nos casos e para os efeitos previstos na lei.

Artigo 8.º

Navegabilidade

A navegabilidade do navio depende da verificação das condições técnicas a que o mesmo deva obedecer, de acordo com a legislação em vigor, e do preenchimento dos requisitos necessários à viagem que vai empreender e à carga que vai transportar.

Artigo 9.º

Arresto e penhora de navio e mercadorias

1 — O navio pode ser arrestado ou penhorado mesmo que se encontre despachado para viagem.

2 — O disposto no número anterior é aplicável aos géneros ou mercadorias carregados em navio que se achar nas circunstâncias previstas no número anterior.

Artigo 10.º

Forma dos contratos relativos a direitos reais sobre o navio

Os contratos que impliquem a constituição, modificação, transmissão ou extinção de direitos reais sobre navio devem ser celebrados por escrito, com reconhecimento presencial da assinatura dos outorgantes.

Artigo 11.º

Lei reguladora dos direitos reais sobre o navio

As questões relacionadas com direitos reais sobre o navio são reguladas pela lei da nacionalidade que este tiver ao tempo da constituição, modificação, transmissão ou extinção do direito em causa.

CAPÍTULO II

Contrato de construção de navio

Artigo 12.º

Forma

O contrato de construção de navio e as suas alterações estão sujeitos a forma escrita.

Artigo 13.º

Regime

O contrato de construção de navio é disciplinado pelas cláusulas do respectivo instrumento contratual e, subsidiariamente, pelas normas aplicáveis ao contrato de empreitada que não contrariem o disposto no presente diploma.

Artigo 14.º**Projecto**

1 — O construtor deve executar a construção do navio em conformidade com o projecto aprovado pelo dono e sem vícios que excluam ou reduzam o seu valor ou a sua aptidão para o uso previsto no contrato ou, na falta desta indicação, para o uso comum do tipo de navio em causa.

2 — O construtor não é responsável pelo projecto elaborado pelo dono da obra ou por terceiro.

3 — Nos casos previstos no número anterior, o construtor deve avisar o dono da obra dos defeitos do projecto detectáveis por um técnico diligente e sugerir-lhe as necessárias alterações.

Artigo 15.º**Fiscalização**

1 — O dono da obra pode fiscalizar, à sua custa, a execução dela desde que não perturbe o andamento normal da construção.

2 — O construtor deve, durante a construção, conceder ao dono da obra e aos seus representantes as facilidades necessárias à fiscalização e dar-lhes a assistência de que razoavelmente careçam para o seu cabal desempenho.

3 — O disposto neste artigo é aplicável aos subempreiteiros que realizem trabalhos destinados à construção.

Artigo 16.º**Propriedade do navio em construção**

1 — Salvo acordo em contrário, o navio, durante a construção, é propriedade do construtor, exceptuados os materiais fornecidos pelo dono da obra.

2 — A transferência da propriedade opera-se com a entrega do navio pelo construtor e a sua aceitação pelo dono da obra, sem prejuízo do disposto no número precedente.

Artigo 17.º**Alterações**

1 — Se durante a construção entrarem em vigor regras técnicas, regulamentos, convenções internacionais ou quaisquer outras normas legais que imponham alterações na construção, deve o construtor, no prazo de 30 dias contados do início da respectiva vigência, avisar o dono da obra e apresentar-lhe uma proposta do preço das alterações e, sendo caso disso, da nova data da entrega do navio.

2 — Se as partes não chegarem a acordo, o construtor deve proceder às alterações impostas, competindo ao tribunal fixar as correspondentes modificações quanto ao preço e ao prazo de execução.

Artigo 18.º**Preço das alterações**

Se outra coisa não for acordada pelas partes, o custo de quaisquer alterações ao projecto de construção, legais ou convencionais, deve ser pago nas condições do preço inicial.

Artigo 19.º**Experiências**

1 — Durante a construção o navio e os seus equipamentos devem ser submetidos às experiências previstas no contrato e na legislação aplicável, bem como às impostas pelos órgãos da Administração encarregados da fiscalização das condições técnicas dos navios.

2 — O construtor deve, com a antecedência de 30 dias, informar o dono da obra do programa das experiências.

3 — As despesas com as experiências a que se refere o presente artigo correm por conta do construtor, exceptuadas as relativas à tripulação.

Artigo 20.º**Defeitos detectados durante as experiências**

O construtor deve corrigir os defeitos detectados durante a realização das experiências e proceder às desmontagens e verificações que forem consideradas necessárias.

Artigo 21.º**Entrega e aceitação do navio**

1 — A entrega do navio deve ser feita no estaleiro do construtor após a realização de todas as experiências e inspecções e a obtenção das aprovações dos competentes órgãos administrativos.

2 — No momento da entrega o navio deve estar munido dos aparelhos, aprestos, meios de salvação, acessórios e sobressalentes, de acordo com o contrato de construção.

3 — O dono da obra que não aceite o navio no prazo devido incorre em mora creditória, nos termos da lei civil.

Artigo 22.º**Retirada do navio do estaleiro**

O dono da obra deve retirar o navio do estaleiro do construtor no prazo de 10 dias a contar da sua aceitação, se outro prazo não for acordado, aplicando-se em caso de incumprimento o disposto no n.º 3 do artigo anterior.

Artigo 23.º**Instruções e informação**

O construtor deve proporcionar ao dono da obra, na data da entrega do navio:

- a) Certificados do navio e dos equipamentos;
- b) Livros de instruções e de informações técnicas;
- c) Desenhos;
- d) Instruções e informações relativas à condução;
- e) Inventários e listas de acessórios e sobressalentes;
- f) Outros documentos eventualmente previstos no contrato de construção.

Artigo 24.º**Garantia**

1 — O construtor garante o navio, durante um ano, a contar da aceitação, relativamente aos defeitos da construção.

2 — Em caso de avaria resultante de defeito abrangido pelo número precedente, o construtor é obrigado a corrigir esse defeito ou a substituir o equipamento defeituoso.

3 — Quando o navio fique impossibilitado de alcançar o estaleiro do construtor ou quando se verifique manifesto inconveniente nessa deslocação, o construtor deve efectuar a reparação ou a substituição do equipamento em local adequado.

Artigo 25.º

Direito de retenção

O construtor goza do direito de retenção sobre o navio para garantia dos créditos emergentes da sua construção.

Artigo 26.º

Comunicação dos defeitos

1 — O dono da obra deve, sob pena de caducidade dos direitos conferidos nos artigos seguintes, comunicar ao construtor os defeitos da construção dentro dos 30 dias posteriores ao seu conhecimento.

2 — Equivale à comunicação o reconhecimento, por parte do construtor, da existência do defeito.

Artigo 27.º

Eliminação dos defeitos

1 — Os resultados das provas, a aprovação pelo dono da obra e a aceitação sem reservas não exoneram o construtor da responsabilidade pela correcção dos defeitos, salvo se aquele os conhecia.

2 — Presumem-se conhecidos os defeitos aparentes, tenha ou não havido verificação da obra.

Artigo 28.º

Não eliminação dos defeitos

Não sendo eliminados os defeitos, o dono da obra pode exigir a redução do preço, segundo juízos de equidade, ou a resolução do contrato, se os defeitos tornarem o navio inadequado ao fim a que se destinava.

Artigo 29.º

Indemnização

O exercício dos direitos conferidos nos artigos antecedentes não exclui a indemnização nos termos gerais.

Artigo 30.º

Caducidade

1 — Os direitos conferidos nos artigos anteriores caducam se não forem exercidos dentro de dois anos a contar da entrega do navio.

2 — Em caso de vício oculto, o prazo fixado no número precedente conta-se a partir da data do seu conhecimento pelo dono da obra.

Artigo 31.º

Pluralidade de construtores

As disposições anteriores relativas ao contrato de construção aplicam-se, com as necessárias adaptações,

no caso de a obra ser adjudicada, através de instrumentos autónomos, a diferentes empreiteiros, assumindo cada um deles o encargo de parte da construção.

CAPÍTULO III

Contrato de reparação de navios

Artigo 32.º

Regime

É aplicável ao contrato de reparação de navios, com as necessárias adaptações, o regime do contrato de construção.

CAPÍTULO IV

Disposições finais

Artigo 33.º

Norma revogatória

São revogados os artigos 485.º a 487.º e 489.º a 491.º do Código Comercial.

Artigo 34.º

Início de vigência

O presente diploma entra em vigor 30 dias após a sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 8 de Abril de 1998. — *António Manuel de Oliveira Guterres* — *João Cardona Gomes Cravinho* — *José Eduardo Vera Cruz Jardim*.

Promulgado em 8 de Maio de 1998.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 5 de Junho de 1998.

O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres*.

Decreto-Lei n.º 202/98

de 10 de Julho

Ainda vigoram entre nós as normas do Código Comercial de 1888 que regulam a actuação do proprietário do navio e das principais figuras que, assumindo poderes de representação deste, ocupam lugar de destaque na actividade do navio e no relacionamento com os interessados na expedição marítima.

Tais normas, referentes a matéria que, de um modo geral, as convenções internacionais deixam às ordens jurídicas internas, não respondem adequadamente às exigências de uma realidade muito diversa surgida da evolução da técnica da navegação e dos correlativos sistemas de gestão e exploração dos navios.

O presente diploma, revogando os artigos 492.º a 495.º e 509.º do Código Comercial, procura estabelecer uma linha que equilibre razoavelmente os vários aspectos em conjunto, com natural prevalência por soluções que melhor sirvam os actuais interesses de Portugal.

Assim, o Governo decreta, nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º e do n.º 5 do artigo 112.º da Constituição, o seguinte:

Artigo 1.º

Definições legais

Para efeito do presente diploma, entende-se por:

- a) Navio o engenho flutuante destinado à navegação por água;
- b) Proprietário do navio aquele que, nos termos da lei, goza de modo pleno e exclusivo dos direitos de uso, fruição e disposição do navio;
- c) Armador do navio aquele que, nos seu próprio interesse, procede ao armamento do navio;
- d) Armamento do navio o conjunto de actos jurídicos e materiais necessários para que o navio fique em condições de empreender viagem;
- e) Gestor de navio aquele que, contratualmente, foi encarregado pelo armador da prática de todos ou de parte dos actos referidos na alínea anterior;
- f) Agente de navegação aquele que, em representação do proprietário, do armador, do afretador ou do gestor, ou de alguns destes simultaneamente, se encarrega de despachar o navio em porto e das operações comerciais a que o mesmo se destina, bem como de assistir o capitão na prática dos actos jurídicos e materiais necessários à conservação do navio e à continuação da viagem;
- g) Afretador aquele que, tomando o navio de fretamento, fica a dispor dele mediante o pagamento de uma retribuição pecuniária, denominada «frete»;
- h) Fundo de limitação da responsabilidade o montante global a que o proprietário de um navio pode limitar a sua responsabilidade por danos causados a terceiros.

Artigo 2.º

Armador

1 — Salvo prova em contrário, presume-se armador do navio:

- a) O seu proprietário;
- b) O titular do segundo registo, havendo duplo registo;
- c) O afretador, no caso de fretamento em casco nu.

2 — As prevenções referidas no número anterior só podem ser ilididas mediante prova de que aquele que as invoca sabe quem é o armador.

Artigo 3.º

Designação do capitão

1 — Compete ao armador designar o capitão do navio.

2 — O armador pode despedir o capitão a todo o tempo, sem prejuízo dos direitos e obrigações decorrentes do contrato de trabalho.

Artigo 4.º

Responsabilidade do proprietário armador

1 — O armador que seja proprietário do navio responde, independentemente de culpa, pelos danos derivados de actos e omissões:

- a) Do capitão e da tripulação;
- b) Dos pilotos ou práticos tomados a bordo, ainda que o recurso ao piloto ou prático seja imposto por lei, regulamento ou uso;
- c) De qualquer outra pessoa ao serviço do navio.

2 — São aplicáveis à responsabilidade prevista no número anterior as disposições da lei civil que regulam a responsabilidade do comitente pelos actos do comissário.

Artigo 5.º

Responsabilidade do armador não proprietário

O armador que não seja proprietário do navio responde, perante terceiros, nos mesmos termos do proprietário armador.

Artigo 6.º

Responsabilidade do simples proprietário

O simples proprietário do navio responde subsidiariamente, perante terceiros, nos mesmos termos do proprietário armador, com sub-rogação total ou parcial nos direitos daqueles contra o armador.

Artigo 7.º

Responsabilidade pelos actos do gestor

O armador responde pelos actos do gestor relativos ao armamento do navio.

Artigo 8.º

Representação legal do proprietário e do armador

1 — Fora do local da sede do proprietário ou do armador, estes são representados, judicial e extrajudicialmente, pelo capitão do navio em tudo o que se relacionar com a expedição.

2 — A representação prevista no número anterior não é afectada pela presença do proprietário, do armador ou de outros seus representantes.

Artigo 9.º

Agente de navegação

A actividade do agente de navegação rege-se pelas disposições legais aplicáveis ao mandato com representação e, supletivamente, pelas disposições respeitantes ao contrato de agência.

Artigo 10.º

Citações e notificações judiciais

Nos poderes do agente de navegação incluem-se sempre os de receber citações e notificações judiciais em representação dos proprietários, dos armadores e dos gestores dos navios cujo despacho o agente tenha requerido.

Artigo 11.º**Responsabilidade do navio**

1 — Se o proprietário ou o armador não forem identificáveis com base no despacho de entrada da capitania, o navio responde, perante os credores interessados, nos mesmos termos em que aqueles responderiam.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, é atribuída ao navio personalidade judiciária, cabendo a sua representação em juízo ao agente de navegação que requereu o despacho.

Artigo 12.º**Limites da responsabilidade do proprietário**

Além das limitações da responsabilidade admitidas nos tratados e convenções internacionais vigentes em Portugal, e quando não estejam em causa pedidos de indemnização por estes abrangidos, o proprietário do navio pode restringir a sua responsabilidade ao navio e ao valor do frete a risco, abandonando-os aos credores, com vista à constituição de um fundo de limitação da responsabilidade.

Artigo 13.º**Processo**

Aplicam-se à limitação da responsabilidade prevista na segunda parte do artigo anterior, com as necessárias adaptações, as normas de processo relativas à limitação da responsabilidade referida na primeira parte do mesmo preceito, ressalvadas as alterações constantes dos artigos seguintes.

Artigo 14.º**Fundo de limitação da responsabilidade**

1 — A constituição do fundo de limitação da responsabilidade referido no artigo 12.º deve constar de requerimento em que se mencione:

- a) O facto de que resultaram os prejuízos;
- b) O montante do frete a risco.

2 — O requerimento deve ser acompanhado da relação dos credores conhecidos com direito a participar na repartição do fundo, indicando os respectivos domicílios e o montante dos seus créditos.

3 — Não havendo lugar a indeferimento liminar, o juiz ordena que o requerente deposite o valor do frete a risco e que seja nomeado depositário para o navio.

4 — Efectuado o depósito previsto no número anterior, é ordenada a venda judicial imediata do navio.

Artigo 15.º**Declaração de constituição do fundo**

Logo que se mostre realizado o depósito do produto da venda do navio, o juiz declara constituído o fundo de limitação da responsabilidade.

Artigo 16.º**Prazo**

O requerimento a que se refere o n.º 1 do artigo 14.º deve ser apresentado até ao termo do prazo para contestação de acção fundada em crédito a que seja oponível a limitação de responsabilidade.

Artigo 17.º**Abandono do navio**

1 — Considera-se abandonado o navio que, encontrando-se na área de jurisdição dos tribunais portugueses, aí permaneça por um período superior a 30 dias, sem capitão ou quem desempenhe as correspondentes funções de comando e sem agente de navegação.

2 — O navio deixa de ter agente de navegação a partir da data em que este notifique a capitania do porto respectivo de que cessou as suas funções.

3 — O navio abandonado, nos termos do n.º 1, considera-se do património do Estado.

Artigo 18.º**Venda do navio**

1 — O titular de crédito sobre navio abandonado ou de qualquer outro crédito de que seja devedor o seu anterior proprietário pode requerer a venda judicial do navio, desde que se encontre munido de título executivo ou tenha já proposto acção declarativa destinada a obtê-lo.

2 — A venda a que se refere o número anterior rege-se pelas normas aplicáveis à venda antecipada em processo de execução.

3 — Se o navio não tiver depositário nomeado, a sua nomeação deve ser pedida no requerimento a que se refere o n.º 1.

4 — Efectuada a venda, seguem-se os demais termos do processo de execução.

5 — O juiz pode fazer depender a venda antecipada da prestação de caução pelo requerente.

Artigo 19.º**Venda injustificada**

Se o requerente da venda prevista no artigo anterior decair na acção declarativa, ou não agir com a diligência normal, é responsável pelos danos causados ao requerido.

Artigo 20.º**Norma revogatória**

São revogados os artigos 492.º a 495.º e 509.º do Código Comercial.

Artigo 21.º**Início de vigência**

O presente diploma entra em vigor 30 dias após a sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 8 de Abril de 1998. — *António Manuel de Oliveira Guterres* — *João Cardona Gomes Cravinho* — *José Eduardo Vera Cruz Jardim*.

Promulgado em 7 de Maio de 1998.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 5 de Junho de 1998.

O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres*.

Decreto-Lei n.º 203/98**de 10 de Julho**

O presente diploma ocupa-se da salvação marítima, instituto de grande tradição no direito marítimo e de indiscutível importância teórica e prática. A sua disciplina jurídica consta do título VIII, livro III, do Código Comercial, recomendando-se a alteração agora realizada, particularmente em razão da assinatura em 28 de Abril de 1989 da Convenção Internacional sobre Salvação Marítima.

Apesar de a designação tradicional do instituto ser a de salvação e assistência, optou-se apenas pela de salvação.

A referida tradição encontra origem na doutrina maritimista francesa para a qual salvação e assistência constituíam figuras autónomas.

Esta autonomia, de contornos duvidosos, tem sido contestada, não só entre nós, mas sobretudo no âmbito da comunidade internacional.

Em Portugal, nunca se defendeu com perseverança a distinção entre os dois conceitos, tendo prevalecido o entendimento de que assistência e salvação não são factos diversos, visto que ambos significavam o socorro prestado, conjunta ou separadamente, a um navio, à sua carga e às pessoas que se encontram a bordo.

A nível internacional, a contestação desta autonomia é propugnada pelos direitos de raiz anglo-saxónica. Sempre houve neles, apenas, um único conceito — o de *salvage*.

A existência das duas orientações doutrinárias patenteia-se no artigo 1.º da Convenção de Bruxelas de 23 de Setembro de 1910, onde está consagrada uma solução de compromisso: «A assistência e salvação das embarcações marítimas em perigo, das coisas que se encontram a bordo [...] ficam sujeitas às disposições seguintes, sem que haja lugar a distinções entre estas duas espécies de serviços [...]»

Mas a terminologia anglo-saxónica tornar-se-ia dominante no texto da mencionada Convenção de 1989, com o emprego de um único termo para designar o instituto, precisamente o de *salvage*. A palavra *assistance* aparece tão-só na versão oficial francesa, utilizada como sinónimo de *salvage*.

Neste quadro, diluiu-se a autonomia que usualmente se considerava existir entre assistência e salvação. Parece que não subsiste, na actualidade, qualquer distinção, legal ou doutrinária, entre as duas espécies de serviços.

Consequentemente, entende-se que o legislador português, em consonância com a maioria dos ordenamentos jurídicos da comunidade internacional, deve passar a utilizar o termo «salvação», em detrimento de «assistência».

O diploma introduz relevantes inovações algumas delas que o são mesmo em face dos ordenamentos jurídicos estrangeiros. A saber:

- a) Obrigação do salvador de evitar ou minimizar danos ambientais — o contrato de salvação marítima passou a estar condicionado pelo interesse público da defesa do ambiente, impondo-se ao salvador, ao lado de outras obrigações clássicas, a de evitar ou minimizar danos ambientais;
- b) Compensação especial — a fim de incentivar o interesse dos salvadores na defesa do ambiente cria-se uma compensação especial a atribuir ainda que não tenha havido resultado útil para

o salvado e, consequentemente, o salvador não vença salário de salvação marítima (princípio *no cure no pay*). O valor desta compensação é igual ao montante das despesas efectuadas, acrescido de 30%; em situações de particular dificuldade, a compensação especial pode ser elevada para valor equivalente ao dobro de tais despesas;

- c) Salvação de pessoas — visando ressarcir os prejuízos do salvador de vidas humanas, quando não tenha direito a participar na repartição do salário de salvação marítima, prevê-se o direito à indemnização pelas despesas que suportou durante a operação. A indemnização é reclamável ao proprietário, armador ou segurador da responsabilidade civil da embarcação em que se transportavam as pessoas salvas;
- d) Pagamento pelo Estado — com o objectivo de motivar os salvadores na defesa do ambiente e da vida humana no mar, o Estado passa a garantir o pagamento da compensação especial e da indemnização pelas despesas efectuadas, quando os obrigados não o tenham realizado, dentro do prazo de 60 dias contados da inter-pelação;
- e) Repartição do salário entre salvadores — pretendendo alcançar uma repartição mais justa entre o capitão, ou quem desempenhe correspondentes funções de comando, e a tripulação da embarcação salvadora, recorre-se ao critério da proporção do salário base de cada um, afastando-se as regras do artigo 688.º do Código Comercial;
- f) Direito de retenção do salvador — a lei passa a atribuir este direito ao salvador, para garantia dos créditos emergentes da salvação marítima;
- g) Salvação marítima por embarcações do Estado — a salvação marítima em que intervenham embarcações do Estado como salvadores fica abrangida pela regulamentação geral.

De todas as inovações mencionadas, a que se afigura mais arrojada é a respeitante à possibilidade de pagamento pelo Estado, prevista nos artigos 10.º e 11.º Saliente-se o aspecto pioneiro de o Estado, dado estarem em causa danos ambientais e despesas efectuadas para a salvaguarda da vida humana no mar, que materializam relevantes interesses públicos, se poder substituir no pagamento respectivo, embora ficando sub-rogado nos direitos do credor, com um prazo especial de dois anos a contar da sub-rogação para exercê-los.

Assim:

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

Artigo 1.º**Definições legais**

1 — Para efeito do presente diploma, considera-se:

- a) «Salvação marítima» todo o acto ou actividade que vise prestar socorro a navios, embarcações ou outros bens, incluindo o frete em risco, quando em perigo no mar;
- b) «Salvador» o que presta socorro aos bens em perigo no mar;
- c) «Salvado» o proprietário ou armador dos bens objecto das operações de socorro.

2 — Considera-se ainda salvação marítima a prestação de socorro em quaisquer outras águas sob jurisdição nacional, desde que desenvolvida por embarcações.

Artigo 2.º

Contratos de salvação marítima

1 — Podem os interessados celebrar contratos de salvação marítima em que convençionem regime diverso do previsto no presente diploma, excepto quanto ao preceituado pelos artigos 3.º, 4.º, 9.º e 16.º

2 — Os contratos de salvação marítima estão sujeitos a forma escrita, nesta se incluindo, designadamente, cartas, telegramas, telex, telecópia e outros meios equivalentes criados pelas modernas tecnologias.

3 — As disposições dos contratos de salvação marítima podem ser anuladas ou modificadas nos termos gerais de direito e ainda nos casos seguintes:

- a) O contrato ter sido celebrado sob coacção ou influência de perigo, não se apresentando equitativas cláusulas;
- b) O salário de salvação marítima ser manifestamente excessivo ou diminuto em relação aos serviços prestados.

4 — Nos contratos referidos neste artigo, o capitão da embarcação objecto de salvação, ou quem nela desempenhe funções de comando, actua em representação de todos os interessados na expedição marítima.

Artigo 3.º

Dever de prestar socorro

1 — O capitão de qualquer embarcação, ou quem nela desempenhe funções de comando, está obrigado a prestar socorro a pessoas em perigo no mar, desde que isso não acarrete risco grave para a sua embarcação ou para as pessoas embarcadas, devendo a sua acção ser conformada com o menor prejuízo ambiental.

2 — À omissão de prestar socorro, nos termos do número anterior, é aplicável o disposto no artigo 486.º do Código Civil, independentemente de outro tipo de responsabilidade consagrada na lei.

3 — O proprietário e o armador da embarcação só respondem pela inobservância da obrigação prevista neste artigo se existir culpa sua.

Artigo 4.º

Obrigações do salvador

Constituem obrigações do salvador:

- a) Desenvolver as operações de salvação marítima com a diligência devida, em face das circunstâncias de cada caso;
- b) Evitar ou minimizar danos ambientais;
- c) Solicitar a intervenção de outros salvadores, sempre que as circunstâncias concretas da situação o recomendem;
- d) Aceitar a intervenção de outros salvadores, quando tal lhe for solicitado pelo salvado;
- e) Entregar, em caso de abandono, à guarda da autoridade aduaneira do porto de entrada, a embarcação e os restantes bens objecto de salvação marítima, desde que não exerça direito de retenção.

Artigo 5.º

Remuneração do salvador

1 — Havendo resultado útil para o salvado, é a salvação marítima remunerada mediante uma retribuição pecuniária denominada «salário de salvação marítima».

2 — Se o salvador não obtiver resultado útil para o salvado, mas evitar ou minimizar manifestos danos ambientais, a sua intervenção é remunerada, nos termos dos artigos 9.º e 10.º, mediante uma retribuição pecuniária denominada «compensação especial».

3 — Para efeitos do número anterior, entende-se por danos ambientais todos os prejuízos causados à saúde humana, vida marinha, recursos costeiros, águas interiores ou adjacentes, em resultado de poluição, contaminação, fogo, explosão ou acidente de natureza semelhante.

4 — Não exclui o direito do salvador a remuneração o facto de pertencerem à mesma pessoa, ou por ela serem operadas, as embarcações que desenvolvem as operações de salvação marítima e as que destas constituem objecto.

Artigo 6.º

Salário de salvação marítima

1 — O salário de salvação marítima é fixado tendo em consideração as circunstâncias seguintes:

- a) O valor da embarcação e dos restantes bens que se conseguiram salvar;
- b) Os esforços desenvolvidos pelo salvador e a eficácia destes a fim de prevenir ou minimizar o dano ambiental;
- c) O resultado útil conseguido pelo salvador;
- d) A natureza e o grau do risco que o salvador correu;
- e) Os esforços desenvolvidos pelo salvador e a eficácia destes para salvar a embarcação, outros bens e as vidas humanas;
- f) O tempo despendido, os gastos realizados e os prejuízos sofridos pelo salvador;
- g) A prontidão dos serviços prestados;
- h) O valor do equipamento que o salvador utilizou.

2 — Pelo pagamento do salário de salvação marítima fixado nos termos do número anterior, respondem a embarcação e os restantes bens salvos, na proporção dos respectivos valores, calculados no final das operações de salvação marítima.

3 — O montante do salário de salvação marítima, excluídos os juros e as despesas com custas judiciais, não pode exceder o valor da embarcação e dos restantes bens que se conseguiram salvar, calculados no final das operações de salvação marítima.

4 — Não resulta afectados o salário de salvação marítima, sempre que o salvador tenha sido obrigado a aceitar a intervenção de outros, nos termos da alínea d) do artigo 4.º, e se demonstre a manifesta desnecessidade desta intervenção.

Artigo 7.º

Pagamento do salário

O pagamento do salário de salvação marítima é feito pelos salvados de harmonia com as regras aplicáveis à regulação da avaria grossa ou comum.

Artigo 8.º**Repartição do salário entre os salvadores**

1 — A repartição do salário de salvação marítima entre os salvadores é efectuada, na falta de acordo dos interessados, pelo tribunal, tendo em conta os critérios estabelecidos no artigo 6.º

2 — A repartição entre o salvador, o capitão, ou quem desempenhava as correspondentes funções de comando, a tripulação e outras pessoas que participaram na salvação marítima é efectuada, na falta de acordo dos interessados, pelo tribunal, nos termos do número anterior; a parte do capitão, ou de quem desempenhava as correspondentes funções de comando, e da tripulação, porém, não pode ser superior a metade nem inferior a um terço do salário de salvação marítima líquido.

3 — A repartição entre o capitão, ou quem desempenhava as correspondentes funções de comando, e os membros da tripulação é feita na proporção do salário base de cada um.

4 — Caso a salvação marítima haja sido prestada por rebocador ou outra embarcação especialmente destinada a esta actividade, o capitão, ou quem desempenhava as correspondentes funções de comando, e a tripulação ficam excluídos da repartição do respectivo salário.

Artigo 9.º**Compensação especial**

1 — Se o salvador desenvolver actividades de salvação marítima em relação a navio ou embarcações que, por eles próprios ou pela natureza da carga transportada, constituam ameaça para o ambiente e não vença salário de salvação marítima, tem direito a uma compensação especial, da responsabilidade dos proprietários do navio ou embarcação e dos restantes bens que se conseguiram salvar, igual ao montante das despesas efectuadas, acrescido de 30 %.

2 — Consideram-se despesas efectuadas pelo salvador todos os gastos realizados com pessoal e material, incluída a amortização deste.

3 — Em situações de particular dificuldade para as operações de salvação marítima, pode o tribunal elevar a compensação especial até montante igual ao dobro das despesas efectuadas.

4 — O segurador da responsabilidade civil do devedor pode ser demandado pelo salvador, caso o segurado não efectue o pagamento da compensação especial prevista neste artigo.

Artigo 10.º**Pagamento da compensação pelo Estado**

1 — Não tendo o devedor da compensação especial procedido ao seu pagamento dentro dos 60 dias contados da interpelação judicial ou extrajudicial pelo salvador, pode este exigir imediatamente ao Estado a respectiva satisfação.

2 — Sempre que o Estado, nos termos do número anterior, pague a compensação especial ao salvador, fica sub-rogado nos direitos deste em relação ao devedor, podendo exercê-los dentro dos dois anos subsequentes à sub-rogação.

3 — O procedimento administrativo relativo ao pagamento pelo Estado, previsto neste artigo, será regulamentado por despacho conjunto dos Ministros das Finanças, do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território, da Justiça e do Ambiente.

Artigo 11.º**Salvação de pessoas**

1 — O salvador de vidas humanas que intervenha em operações que originem salário de salvação marítima tem direito, por esse simples facto, a participar na repartição do respectivo montante.

2 — Não ocorrendo a situação prevista no número anterior, o salvador de vidas humanas tem direito a ser indemnizado pelas despesas que suportou na operação de salvamento, reclamando-as do proprietário, armador ou segurador da responsabilidade civil do navio ou embarcação em que se transportavam as pessoas salvas.

3 — O disposto no artigo anterior é aplicável, com as necessárias adaptações, à salvação de pessoas.

Artigo 12.º**Embarcações ou outros bens naufragados**

1 — Não podem ser adquiridos por ocupação as embarcações naufragadas, seus fragmentos, carga ou quaisquer bens que o mar arrojar às costas ou sejam nele encontrados.

2 — A recusa injustificada da entrega dos bens referidos no número anterior ao proprietário ou seu representante determina a perda do direito ao salário de salvação marítima sem prejuízo de outras sanções que ao facto correspondam.

Artigo 13.º**Exercício dos direitos**

1 — Os direitos decorrentes da salvação marítima devem ser exercidos no prazo de dois anos a partir da data da conclusão ou interrupção das operações de salvação marítima.

2 — Se o salvador não exigir o salário de salvação marítima, a compensação especial ou a indemnização das despesas referida no n.º 2 do artigo 11.º, o capitão, ou quem desempenhava as correspondentes funções de comando, e a tripulação podem demandar os salvados, pedindo a parte que lhes caiba, dentro do ano subsequente ao termo do prazo fixado no número anterior.

3 — Verificando-se a situação prevista no número anterior, o capitão da embarcação que desenvolveu as operações de salvação marítima, ou quem desempenhava as correspondentes funções de comando, tem legitimidade para, em nome próprio e em representação da tripulação, demandar os salvados; porém, caso esse direito não seja exercido, podem os tripulantes interessados demandar conjuntamente os salvados, nos seis meses imediatos.

Artigo 14.º**Direito de retenção**

O salvador goza de direito de retenção sobre a embarcação e os restantes bens salvos para garantia dos créditos emergentes da salvação marítima.

Artigo 15.º**Tribunal competente**

1 — Os tribunais portugueses são internacionalmente competentes para o julgamento de acções emergentes de salvação marítima, em qualquer dos casos seguintes:

- a) Se o porto de entrada após as operações de salvamento se situar em território nacional;

- b) Se o contrato de salvação marítima tiver sido celebrado em Portugal;
- c) Se o salvador e o salvado forem de nacionalidade portuguesa;
- d) Se a sede, sucursal, agência, filial ou delegação de qualquer das partes se localizar em território português;
- e) Se o sinistro ocorreu em águas sob jurisdição nacional.

2 — Nas situações não previstas no número anterior, a determinação da competência internacional dos tribunais para julgamento das acções emergentes de salvação marítima é feita de acordo com as regras gerais.

Artigo 16.º

Salvação marítima por embarcações do Estado

O disposto neste diploma abrange a salvação marítima desenvolvida por navios ou embarcações de guerra ou outras embarcações não comerciais propriedade do Estado ou por ele operadas; não se aplica, porém, no caso de tais embarcações serem objecto de operações de salvamento.

Artigo 17.º

Norma revogatória

São revogados os artigos 676.º a 691.º do Código Comercial.

Artigo 18.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor 30 dias após a sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 26 de Fevereiro de 1998. — *António Manuel de Oliveira Guterres* — *José Veiga Simão* — *António Luciano Pacheco de Sousa Franco* — *João Cardona Gomes Cravinho* — *José Eduardo Vera Cruz Jardim* — *Elisa Maria da Costa Guimarães Ferreira*.

Promulgado em 6 de Maio de 1998.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 5 de Junho de 1998.

O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres*.

AVISO

1 — Os preços das assinaturas das três séries do *Diário da República* (em papel) para 1998, a partir do dia 3 de Março, corresponderão ao período decorrente entre o início da recepção das publicações e 31 de Dezembro. A INCM não se obriga a fornecer os exemplares entretanto publicados.

2 — Não serão aceites pedidos de anulação de assinaturas com devolução de valores, salvo se decorrerem de situações da responsabilidade dos nossos serviços.

3 — Cada assinante deverá indicar sempre o número de assinante que lhe está atribuído e mencioná-lo nos contactos que tenha com a INCM.

4 — A efectivação dos pedidos de assinatura, bem como dos novos serviços, poderá ser feita através das nossas lojas.

5 — Toda a correspondência sobre assinaturas deverá ser dirigida para a Imprensa Nacional-Casa da Moeda, E. P., Departamento Comercial, Sector de Publicações Oficiais, Rua de D. Francisco Manuel de Melo, 5, 1099 Lisboa Codex.

Preços para 1998

CD ROM (inclui IVA 17%)		
Contrato anual (envio mensal)	Assin. papel *	Não assin. papel
	30 000\$00	39 000\$00
Histórico (1974-1997) (a)	70 000\$00	91 000\$00
Histórico avulso (a)	5 500\$00	7 150\$00
Licença de utilização em rede (máximo de 5 utilizadores)	45 000\$00	
Licença de utilização em rede (máximo de 10 utilizadores)	60 000\$00	
Internet (inclui IVA 17%)		
DR, I série	Assin. papel *	Não assin. papel
	8 500\$00	11 050\$00
DR, III série (concursos públicos)	10 000\$00	13 000\$00
DR, I e III séries (concursos públicos)	17 000\$00	22 100\$00

* Preço exclusivo por assinatura do *Diário da República* em suporte de papel.
(a) Processo em fase de certificação pelo ISQ.



DIÁRIO DA REPÚBLICA

Depósito legal n.º 8814/85

ISSN 0870-9963

AVISO

Por ordem superior e para constar, comunica-se que não serão aceites quaisquer originais destinados ao *Diário da República* desde que não tragam aposta a competente ordem de publicação, assinada e autenticada com selo branco.

Os prazos para reclamação de faltas do *Diário da República* são, respectivamente, de 30 dias para o continente e de 60 dias para as Regiões Autónomas e estrangeiro, contados da data da sua publicação.

PREÇO DESTES NÚMEROS 1634\$00 (IVA INCLuíDO 5%)



IMPRENSA NACIONAL-CASA DA MOEDA, E. P.

LOCAIS DE INSCRIÇÃO DE NOVOS ASSINANTES, VENDA DE PUBLICAÇÕES, IMPRESSOS E ESPÉCIMES NUMISMÁTICOS

- Rua de D. Francisco Manuel de Melo, 5 — 1099 Lisboa Codex
Telef. (01)387 30 02 Fax (01)384 01 32
- Rua da Escola Politécnica, 135 — 1250 Lisboa
Telef. (01)397 30 35/(01)397 47 68 Fax (01)396 94 33 Metro — Rato
- Rua do Marquês de Sá da Bandeira, 16-A e 16-B — 1050 Lisboa
Telef. (01)353 03 99 Fax (01)353 02 94 Metro — S. Sebastião
- Rua de D. Filipa de Vilhena, 12 — 1000 Lisboa
Telef. (01)796 55 44 Fax (01)797 68 72 Metro — Saldanha
- Avenida do Engenheiro Duarte Pacheco — 1070 Lisboa
(Centro Comercial das Amoreiras, loja 2112)
Telef. (01)387 71 07 Fax (01)353 02 94
- Avenida Lusíada — 1500 Lisboa
(Centro Colombo, loja 0.503)
Telefs. (01)711 11 19/23/24 Fax (01)711 11 21 Metro — C. Militar
- Praça de Guilherme Gomes Fernandes, 84 — 4050 Porto
Telef. (02)205 92 06/(02)205 91 66 Fax (02)200 85 79
- Avenida de Fernão de Magalhães, 486 — 3000 Coimbra
Telef. (039)2 69 02 Fax (039)3 26 30

Diário da República Electrónico: Endereço Internet: <http://www.incm.pt> • Correio electrónico: dre@incm.pt • Linha azul: 0808 200 110

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncios e a assinaturas do «Diário da República» e do «Diário da Assembleia da República», deve ser dirigida à administração da Imprensa Nacional-Casa da Moeda, E. P., Rua de D. Francisco Manuel de Melo, 5 — 1099 Lisboa Codex