



DIÁRIO DA REPÚBLICA

Quarta-feira, 14 de março de 2012

Número 53

ÍNDICE

Presidência da República

Decreto do Presidente da República n.º 52/2012:

Nomeia o ministro plenipotenciário de 1.ª classe José de Bouza Serrano para o cargo de Embaixador de Portugal em Haia 1139

Decreto do Presidente da República n.º 53/2012:

Exonera o embaixador José Caetano de Campos Andrada da Costa Pereira do cargo de Embaixador de Portugal em Berlim, por passar à disponibilidade 1139

Decreto do Presidente da República n.º 54/2012:

Exonera o embaixador José Duarte da Câmara Ramalho Ortigão do cargo de Embaixador de Portugal em Dublin, por passar à disponibilidade 1139

Decreto do Presidente da República n.º 55/2012:

Exonera o embaixador Fernando Manuel de Mendonça d'Oliveira Neves do cargo de Embaixador de Portugal em Roma, por passar à disponibilidade 1139

Presidência do Conselho de Ministros

Resolução do Conselho de Ministros n.º 24/2012:

Autoriza a prática dos atos necessários à participação de Portugal no aumento de recursos do Fundo de Operações Especiais (FOE) do Grupo do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) 1139

Resolução do Conselho de Ministros n.º 25/2012:

Autoriza a prática dos atos necessários à participação de Portugal no nono aumento geral de capital do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) 1140

Resolução do Conselho de Ministros n.º 26/2012:

Cria a estrutura de gestão dos fundos do Mecanismo Financeiro do Espaço Económico Europeu 2009-2014 em Portugal e aprova as respetivas regras de operacionalização 1140

Resolução do Conselho de Ministros n.º 27/2012:

Aprova as minutas dos contratos de concessão de benefícios fiscais e respetivos anexos, a celebrar entre o Estado Português e as sociedades Simoldes Aços, L.ª, SINFIC — Sistemas de Informação Industriais e Consultoria, S. A., e Mota-Engil, Engenharia e Construção, S. A. ... 1142

Resolução do Conselho de Ministros n.º 28/2012:

Aprova as minutas dos contratos fiscais de investimento, dos contratos de investimento e dos contratos de concessão de benefícios fiscais, e respetivos anexos, a celebrar entre o Estado Português e diversas sociedades 1142

Resolução do Conselho de Ministros n.º 29/2012:

Aprova as minutas de aditamento aos contratos de investimento celebrados entre o Estado Português e as sociedades VMPS — Águas e Turismo, S. A., e EPEDAL — Indústria de Componentes Metálicos, S. A. 1143

Resolução do Conselho de Ministros n.º 30/2012:

Declara a resolução de contratos de investimento celebrados entre o Estado Português e diversas sociedades 1143

Resolução do Conselho de Ministros n.º 31/2012:

Declara a resolução de um contrato de investimento e de dois contratos de concessão de benefícios fiscais, e aprova a minuta de aditamento a um contrato de investimento a celebrar entre o Estado Português e a Nanium, S. A. 1144

Ministério da Administração Interna**Decreto-Lei n.º 58/2012:**

Aprova a orgânica da Inspeção-Geral da Administração Interna 1144

Ministério da Economia e do Emprego**Decreto-Lei n.º 59/2012:**

Altera o Decreto-Lei n.º 137-A/2009, de 12 de junho, que aprovou o regime jurídico aplicável à CP — Comboios de Portugal, E. P. E., e os respetivos estatutos, conformando o direito interno com a disciplina da Diretiva n.º 91/440/CEE, do Conselho, de 29 de julho de 1991 1146

Decreto-Lei n.º 60/2012:

Transpõe a Diretiva n.º 2009/31/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril, e estabelece o regime jurídico da atividade de armazenamento geológico de dióxido de carbono (CO₂) 1153

Ministério da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território**Decreto-Lei n.º 61/2012:**

Transpõe a Directiva n.º 2009/16/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto, e revoga os Decretos-Leis n.ºs 195/98, de 10 de Julho, 156/2000, de 22 de Julho, 284/2003, de 8 de Novembro, e 58/2007, de 13 de Março 1172

Decreto-Lei n.º 62/2012:

Integra a gestão do Programa da Rede Rural Nacional (PRRN) na autoridade de gestão do Programa de Desenvolvimento Rural do Continente (PRODER) e extingue a autoridade de gestão do PRRN, procedendo à terceira alteração ao Decreto-Lei n.º 2/2008, de 4 de janeiro 1194



PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

Decreto do Presidente da República n.º 52/2012

de 14 de março

O Presidente da República decreta, nos termos do artigo 135.º, alínea *a*), da Constituição, o seguinte:

É nomeado, sob proposta do Governo, o ministro plenipotenciário de 1.ª classe José de Bouza Serrano para o cargo de Embaixador de Portugal em Haia.

Assinado em 28 de fevereiro de 2012.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 7 de março de 2012.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*. — O Ministro de Estado e dos Negócios Estrangeiros, *Paulo de Sacadura Cabral Portas*.

Decreto do Presidente da República n.º 53/2012

de 14 de março

O Presidente da República decreta, nos termos do artigo 135.º, alínea *a*), da Constituição, o seguinte:

É exonerado, sob proposta do Governo, o embaixador José Caetano de Campos Andrada da Costa Pereira do cargo de Embaixador de Portugal em Berlim por passar à disponibilidade, com efeitos a partir de 26 de fevereiro de 2012.

Assinado em 28 de fevereiro de 2012.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 7 de março de 2012.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*. — O Ministro de Estado e dos Negócios Estrangeiros, *Paulo de Sacadura Cabral Portas*.

Decreto do Presidente da República n.º 54/2012

de 14 de março

O Presidente da República decreta, nos termos do artigo 135.º, alínea *a*), da Constituição, o seguinte:

É exonerado, sob proposta do Governo, o embaixador José Duarte da Câmara Ramalho Ortigão do cargo de Embaixador de Portugal em Dublin por passar à disponibilidade, com efeitos a partir de 2 de fevereiro de 2012.

Assinado em 28 de fevereiro de 2012.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 7 de março de 2012.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*. — O Ministro de Estado e dos Negócios Estrangeiros, *Paulo de Sacadura Cabral Portas*.

Decreto do Presidente da República n.º 55/2012

de 14 de março

O Presidente da República decreta, nos termos do artigo 135.º, alínea *a*), da Constituição, o seguinte:

É exonerado, sob proposta do Governo, o embaixador Fernando Manuel de Mendonça d'Oliveira Neves do cargo de Embaixador de Portugal em Roma por passar à disponibilidade, com efeitos a partir de 25 de janeiro de 2012.

Assinado em 28 de fevereiro de 2012.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 7 de março de 2012.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*. — O Ministro de Estado e dos Negócios Estrangeiros, *Paulo de Sacadura Cabral Portas*.

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Resolução do Conselho de Ministros n.º 24/2012

Aquando da constituição do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), de que Portugal se tornou membro não regional em 25 de março de 1980, por força do disposto na Resolução da Assembleia da República n.º 303/79, de 18 de outubro, foi criado o Fundo de Operações Especiais (FOE), que é o veículo concessional do Grupo BID e tem como missão conceder empréstimos de longo prazo, em condições mais favoráveis que as de mercado, aos países menos desenvolvidos da América Latina e Caraíbas e financiar projetos nos países do Caribe Oriental através de empréstimos concedidos ao Banco de Desenvolvimento do Caribe.

O FOE é financiado principalmente através de contribuições dos países doadores, que são negociadas em processos de reconstituição, e por fundos provenientes do pagamento de empréstimos concedidos. Atualmente a carteira de crédito do FOE é composta por 1290 empréstimos, num montante total de 19 100 milhões de dólares americanos, tendo em 2010 concedido 31 empréstimos que ascenderam a 297 milhões de dólares, constituindo desta forma um importante motor de desenvolvimento para a América Latina.

Através da resolução n.º AG-10/11, de 31 de outubro de 2011, a Assembleia de Governadores deliberou o aumento dos recursos do FOE em 479 milhões de dólares e respetivas cotas de contribuição, com os votos favoráveis de 45 países membros, que representam 93 742 % do poder de voto total, considerando-se que tal aumento é crucial para que o FOE prossiga de forma eficaz a sua missão conceder empréstimos concessionais de longo prazo.

A contribuição de Portugal para o FOE ascende atualmente a 7 837 822 dólares, sendo que a contribuição para o atual aumento de recursos ascende a 415 314 dólares, participação que se considera consistente com o Programa do Governo a nível dos objetivos de política externa, internacionalização da economia e cooperação para o desenvolvimento e constitui um contributo de relevo no âmbito dos compromissos assumidos por Portugal a nível dos fluxos de ajuda pública ao desenvolvimento.

Assim:

Nos termos da alínea g) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Autorizar o Ministro de Estado e das Finanças, com a faculdade de delegação, a praticar todos os atos necessários à participação de Portugal no aumento de recursos do Fundo de Operações Especiais (FOE) do Grupo do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).

2 — Determinar que o compromisso de contribuição de Portugal para o FOE, no valor de 415 314 dólares, ocorre através do depósito do instrumento de contribuição junto do BID.

3 — Estabelecer que a contribuição se torna efetiva com o depósito do instrumento de contribuição e a conclusão do pagamento da mesma, a ser efetuado em cinco prestações anuais, de 83 063 dólares cada, a serem pagas, à exceção da primeira, até 30 dias após as respetivas datas de vencimento, de acordo com o seguinte escalonamento:

a) 1.ª prestação: 83 063 dólares, a liquidar a 29 de março de 2012;

b) 2.ª prestação: 83 063 dólares, a vencer a 31 de outubro de 2012;

c) 3.ª prestação: 83 063 dólares, a vencer a 31 de outubro de 2013;

d) 4.ª prestação: 83 063 dólares, a vencer a 31 de outubro de 2014;

e) 5.ª prestação: 83 063 dólares, a vencer a 31 de outubro de 2015.

4 — Determinar que o pagamento da contribuição é efetuado em dólares dos Estados Unidos da América, nos termos do Convénio Constitutivo do Banco Interamericano de Desenvolvimento.

5 — Determinar que o Ministro de Estado e das Finanças deve integrar e inscrever a 2.ª prestação na proposta de orçamento retificativo para o ano de 2012, bem como as 3.ª, 4.ª e 5.ª prestações nas propostas de Orçamento do Estado relativas a 2013, 2014 e 2015 a título de encargos inerentes à participação de Portugal no aumento de recursos do FOE do Grupo do BID.

6 — Determinar que a presente resolução produz efeitos na data da sua aprovação.

Presidência do Conselho de Ministros, 23 de fevereiro de 2012. — O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 25/2012

O Estado Português tornou-se membro não regional do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) em 25 de março de 1980, por força do disposto na Resolução da Assembleia da República n.º 303/79, de 18 de outubro, que aprovou o Convénio Constitutivo para efeito de adesão àquela instituição, tendo Portugal participado nos sexto, sétimo e oitavo aumentos gerais de capital do Banco.

Em julho de 2010, o Conselho de Governadores do BID aprovou o nono aumento geral de capital do Banco, que implica um aumento do capital da instituição em 70 000 milhões de dólares americanos, considerado crucial para que prossiga de forma eficaz a sua missão de promoção do desenvolvimento.

A parcela prevista para Portugal no âmbito deste aumento geral de capital é de 3193 ações, das quais 77 constituem capital realizável e 3116 capital exigível, sendo que o valor do capital realizável ascende a 928 884,31 dólares

e o capital exigível a 37 589 655,30 dólares e que a participação neste aumento permitirá a Portugal manter a sua quota-parte de 0,055 %.

Considerando ainda que a participação portuguesa no nono aumento geral de capital do BID é consistente com o Programa do Governo a nível dos objetivos de política externa, internacionalização da economia e cooperação para o desenvolvimento e constitui um contributo importante no âmbito dos compromissos assumidos por Portugal a nível dos fluxos de ajuda pública ao desenvolvimento.

Assim:

Nos termos da alínea g) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Autorizar o Ministro de Estado e das Finanças, com a faculdade de delegação, a praticar todos os atos necessários à participação de Portugal no nono aumento geral de capital do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), através da subscrição de três mil cento e noventa e três (3193) novas ações do capital da instituição, das quais:

a) Setenta e sete (77) constituem capital realizável; e

b) Três mil cento e dezasseis (3116) capital exigível.

2 — Estabelecer que a formalização da intenção de subscrição de capital deve ocorrer até 29 de fevereiro de 2012, através do depósito do instrumento de subscrição junto do BID.

3 — Determinar que a subscrição do capital se torna efetiva com o depósito do instrumento de subscrição e o pagamento do capital realizável, devendo este último, no valor total global de 928 884,31 dólares, ser efetuado em dólares dos Estados Unidos da América, em conformidade com o convénio constitutivo do BID, e em cinco prestações anuais a serem pagas, até 30 dias após as respetivas datas de vencimento, de acordo com o seguinte escalonamento:

a) 1.ª prestação: 180 951,49 dólares, a vencer a 29 de fevereiro de 2012;

b) 2.ª prestação: 180 951,49 dólares, a vencer a 31 de outubro de 2012;

c) 3.ª prestação: 180 951,49 dólares, a vencer a 31 de outubro de 2013;

d) 4.ª prestação: 180 951,49 dólares, a vencer a 31 de outubro de 2014;

e) 5.ª prestação: 205 078,35 dólares, a vencer a 31 de outubro de 2015.

4 — Determinar que o Ministro de Estado e das Finanças deve integrar e inscrever a 2.ª prestação na proposta de orçamento retificativo para o ano de 2012, bem como as 3.ª, 4.ª e 5.ª prestações nas propostas de Orçamento do Estado relativas a 2013, 2014 e 2015 a título de encargos inerentes à participação de Portugal no nono Aumento Geral de Capital do BID.

5 — Determinar que a presente resolução produz efeitos a partir da data da sua aprovação.

Presidência do Conselho de Ministros, 23 de fevereiro de 2012. — O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 26/2012

Com o objetivo de apoiar a estratégia de redução das disparidades sociais e económicas no Espaço Económico Europeu, foi estabelecido o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu (Agreement on the European Economic

Area), no âmbito do qual os Estados EFTA — Islândia, Liechtenstein e Noruega — contribuem financeiramente para o progresso social e económico de estados da União Europeia e do Espaço Económico Europeu e participam no mercado interno.

Relativamente ao Estado Português, foi celebrado, a 3 de fevereiro de 2005, um Memorando de Entendimento entre Portugal e os Estados EFTA para a implementação do Mecanismo Financeiro do Espaço Económico Europeu no horizonte temporal 2004-2009, doravante abreviadamente designado por MFEEE (ou EEA Grant) 2004-2009, para a utilização de fundos disponíveis em projetos em setores como a conservação do património cultural, a revitalização de áreas críticas urbanas, o desenvolvimento sustentável, o desenvolvimento de recursos humanos e a investigação e desenvolvimento.

O enquadramento do MFEEE 2004-2009 a nível interno encontra-se previsto no despacho conjunto n.º 1035/2005, de 26 de outubro, dos Ministros de Estado e das Finanças e do Ambiente, do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Regional, e no Despacho n.º 4601/2010, de 4 de março, dos Ministros de Estado e das Finanças e do Ambiente e do Ordenamento do Território, que procederam, respetivamente, à criação e manutenção da estrutura de projeto nacional responsável pela gestão técnica, administrativa e financeira do MFEEE em Portugal.

Importa, agora, operacionalizar a utilização dos fundos do MFEEE reservados para Portugal para o período 2009-2014, em conformidade com o Memorando de Entendimento celebrado entre Portugal e os Estados EFTA, adiante abreviadamente designado por Memorando de Entendimento, no montante de 57,95 milhões de euros, os quais são afetos a projetos nas áreas elegíveis da proteção e gestão ambiental, alterações climáticas e energias renováveis, sociedade civil, desenvolvimento social e humano, saúde e proteção da herança cultural.

No âmbito do MFEEE 2009-2014, o Estado Português fica sujeito às regras e procedimentos aplicáveis, nomeadamente ao Regulamento de Execução do Mecanismo Financeiro do Espaço Económico Europeu (MFEEE) 2009-2014 [Regulation on the Implementation of the European Economic Area (EEA) Financial Mechanism 2009-2014], adiante abreviadamente designado por Regulamento, adotados pelo Comité do MFEEE (EEA Financial Mechanism Committee), em conformidade com o disposto no artigo 8.8 do Protocolo 38b do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu.

Nos termos da Resolução do Conselho de Ministros n.º 49/2011, de 28 de novembro, e sem prejuízo das competências cometidas ao Ministério da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território enquanto Ponto Focal Nacional (National Focal Point), cabe ao Observatório do QREN monitorizar os compromissos financeiros assumidos no âmbito do MFEEE 2009-2014, incumbindo, nos termos do Regulamento e do anexo A do Memorando de Entendimento, ao Instituto Financeiro para o Desenvolvimento Regional (IFDR) as competências de Autoridade de Certificação (Certifying Authority) e à Inspeção Geral das Finanças (IGF) as competências de Autoridade de Auditoria (Audit Authority).

Ainda no que respeita ao MFEEE 2009-2014, importa designar um organismo, da tutela do Ministério da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território, como Ponto Focal Nacional.

Importa, finalmente, considerar que, em Portugal, o ministério que tutela o ambiente e o ordenamento do território tem sido o responsável pela coordenação, utilização e fiscalização do mecanismo financeiro a nível nacional, em razão das diversas áreas de investimento elegíveis e atendendo a que, de acordo com o referido Protocolo 38b, 30 % da totalidade dos fundos disponíveis para cada Estado beneficiário deve ser alocada às áreas de proteção e gestão ambiental, alterações climáticas e energias renováveis.

Assim:

Nos termos do artigo 28.º da Lei n.º 4/2004, de 15 de janeiro, do Decreto-Lei n.º 7/2012, de 17 de janeiro, e da alínea g) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Incumbir a gestão técnica, administrativa e financeira do MFEEE 2009-2014 em Portugal à Unidade Nacional de Gestão do Mecanismo Financeiro do Espaço Económico Europeu 2009-2014, adiante designada por Unidade Nacional de Gestão, estrutura de projeto que sucede à criada no âmbito do anterior MFEEE 2004-2009, que passa a exercer as funções de Ponto Focal Nacional, nomeadamente nos termos e para os efeitos do Regulamento e do Memorando de Entendimento.

2 — Determinar que a Unidade Nacional de Gestão funciona junto da Secretaria-Geral do Ministério da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território, à qual reporta, sendo constituída:

a) Pelo coordenador, a quem compete gerir e coordenar as atividades relacionadas com a aplicação e execução do MFEEE 2009-2014 em Portugal e exercer as funções de representante oficial do Ponto Focal Nacional;

b) Por três elementos a recrutar por mobilidade nos mapas de pessoal da Administração Pública ou por contratação a termo correspondente ao período de aplicação do mecanismo financeiro, com observância do disposto nos n.ºs 5 a 7 do artigo 6.º da Lei n.º 12-A/2008, de 27 de fevereiro, e do artigo 9.º da Lei n.º 12-A/2010, de 30 de junho.

3 — Estabelecer que o coordenador a que se refere a alínea a) do número anterior é designado, em comissão de serviço, pelo membro do Governo responsável pela área da agricultura, do mar, do ambiente e do ordenamento do território e é equiparado, para efeitos remuneratórios, a titular de cargo de direção superior de 2.º grau.

4 — Determinar que o apoio administrativo e logístico necessário ao funcionamento da Unidade Nacional de Gestão é assegurado pela Secretaria-Geral do Ministério da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território.

5 — Estabelecer que as remunerações do coordenador e restante pessoal da Unidade Nacional de Gestão e as despesas de funcionamento são financiadas na totalidade pelo MFEEE 2009-2014, de acordo com as regras estabelecidas pelo Comité do Mecanismo Financeiro (Financial Mechanism Committee), adiante designado FMC.

6 — Estabelecer que, de acordo com o Regulamento, a aprovação do último pagamento do apoio financeiro concedido para o período 2009-2014 por parte do Gabinete do Mecanismo Financeiro (Financial Mechanism Office), adiante designado FMO, determina a cessação de funções do pessoal a que se refere a alínea b) do n.º 2 e o termo da comissão de serviço do coordenador.

7 — Determinar, no seguimento do acordado no Memorando de Entendimento para as áreas programáticas identificadas, que as entidades indicadas como operadores

de programas, nos termos do Regulamento, submetem as suas propostas de programa ao FMO, até 31 de janeiro de 2013, através da Unidade Nacional de Gestão.

8 — Determinar que o FMO toma uma decisão relativamente a cada Programa até quatro meses após a receção da proposta.

9 — Estabelecer que a comparticipação do mecanismo financeiro 2009-2014 não pode exceder 85 % do total dos custos elegíveis dos programas, exceto em programas de parceria com Estados doadores, organizações não governamentais, gestão pelo FMO e programas de interesse especial, nos quais o FMC poderá elevar o financiamento.

10 — Determinar que a Unidade Nacional de Gestão promove a constituição de uma Comissão de Acompanhamento (Monitoring Committee), prevista no anexo A do Memorando de Entendimento, sem encargos financeiros, solicitando às entidades relevantes responsáveis a designação dos seus representantes.

11 — Fixar a seguinte composição para a Comissão de Acompanhamento:

a) Um representante da Unidade Nacional de Gestão, que preside à Comissão de Acompanhamento;

b) Um representante do Observatório do Quadro de Referência Estratégico Nacional;

c) Um representante da Secretaria-Geral do Ministério da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território;

d) Um representante de cada ministério com tutela sobre os setores nas áreas de intervenção a apoiar pelo MFEEE 2009-2014;

e) Um representante do Conselho Económico e Social;

f) Um representante das organizações não-governamentais diretamente relacionadas com os setores nas áreas de intervenção a apoiar pelo MFEEE 2009-2014;

g) Um representante das instituições de ensino superior relacionadas com a investigação e ensino nas áreas de intervenção a apoiar pelo MFEEE 2009-2014;

h) Um representante do IFDR — Instituto Financeiro para o Desenvolvimento Regional, na qualidade de Autoridade de Certificação;

i) Um representante da Inspeção-Geral de Finanças, na qualidade de Autoridade de Auditoria;

j) Um representante do Instituto Nacional de Estatística.

Presidência do Conselho de Ministros, 23 de fevereiro de 2012. — O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 27/2012

O apoio à internacionalização das empresas portuguesas constitui um dos objetivos prioritários da política económica do Governo.

Nessa medida, o Governo estabeleceu como objetivo prioritário a conclusão de todos os processos pendentes de negociação de benefícios fiscais contratuais ao investimento direto efetuado por empresas portuguesas no estrangeiro.

A presente resolução aprova três novos contratos de concessão de benefícios fiscais e respetivos anexos, que correspondem a um investimento total de € 9 617 049,97.

Estes são projetos de investimento que o Governo considera revestirem especial mérito e interesse para a economia nacional, reunindo as condições necessárias para a concessão dos incentivos fiscais legalmente previstos.

Assim:

Nos termos da alínea g) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Aprovar as minutas dos contratos de concessão de benefícios fiscais e respetivos anexos, a celebrar entre o Estado Português, representado pela Agência para o Investimento e Comércio Externo de Portugal, E. P. E. (AICEP, E. P. E.), e a Simoldes Aços, L.^{da}, a SINFIC — Sistemas de Informação Industriais e Consultoria, S. A., e a Mota-Engil, Engenharia e Construção, S. A.

2 — Determinar que os originais dos contratos referidos no número anterior fiquem arquivados na AICEP, E. P. E.

3 — Determinar que a presente resolução reporta os seus efeitos à data da sua aprovação.

Presidência do Conselho de Ministros, 1 de março de 2012. — O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 28/2012

O investimento produtivo em Portugal é essencial ao relançamento da economia, num esforço coordenado para que se continuem a mobilizar recursos para atenuar os efeitos da crise internacional sobre as famílias e as empresas.

Nessa medida, o Governo estabeleceu como objetivo prioritário a conclusão de todos os processos pendentes de negociação de benefícios fiscais contratuais ao investimento produtivo.

A presente resolução aprova minutas de vários contratos de investimento, com processos negociais já concluídos, fixando-se deste modo os objetivos e as metas a cumprir pelo promotor e os benefícios fiscais a conceder.

Estes contratos correspondem a um investimento global de € 125 727 834,63, nos setores do turismo, das indústrias de produtos alimentares, do têxtil, do vidro, da madeira, da produção de material aeronáutico e eólico e da fabricação de máquinas e equipamentos, constituindo projetos de investimento que o Governo considera revestirem especial mérito e interesse para a economia nacional, reunindo as condições necessárias para a concessão dos incentivos fiscais legalmente previstos.

Assim:

Nos termos da alínea g) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Aprovar as minutas dos contratos fiscais de investimento e respetivos anexos, a celebrar entre o Estado Português, representado pela Agência para o Investimento e Comércio Externo de Portugal, E. P. E. (AICEP, E. P. E.), e a Royal Óbidos, Promoção e Gestão Imobiliária e Turística, S. A., a Nestlé Portugal, S. A., a Santos Barosa — Vidros, S. A., e a MONLIZ — Produtos Alimentares do Mondego e Liz, S. A.

2 — Aprovar a minuta do contrato de investimento e respetivos anexos, incluindo o contrato de concessão de benefícios fiscais, a celebrar entre o Estado Português, representado pela AICEP, E. P. E., e a Borgstena Textile Portugal, Unipessoal, L.^{da}

3 — Aprovar a minuta do contrato de concessão de benefícios fiscais e respetivos anexos, a celebrar entre o Estado Português representado pela AICEP, E. P. E., e a FREZITE — Ferramentas de Corte, S. A.

4 — Aprovar as minutas dos contratos fiscais de investimento e respetivos anexos, a celebrar entre o Estado Português, representado pelo Instituto de Apoio às Pequenas e Médias Empresas e à Inovação, I. P. (IAPMEI, I. P.), e a Arsopi-Thermal, Equipamentos Térmicos, S. A., a

Pelletsfirst — Produção, Comercialização de Pellets de Madeira, S. A., e a Motofil Serviços, L.^{da}

5 — Aprovar a minuta do contrato de concessão de benefícios fiscais e respetivos anexos, a celebrar entre o Estado Português, representado pelo IAPMEI, I. P., e a ARCEN Engenharia, S. A.

6 — Determinar que os originais dos contratos referidos nos n.ºs 1 a 3 e nos n.ºs 4 e 5 fiquem arquivados, respetivamente, na AICEP, E. P. E., e no IAPMEI, I. P.

7 — Determinar que a presente resolução reporta os seus efeitos à data da sua aprovação.

Presidência do Conselho de Ministros, 1 de março de 2012. — O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 29/2012

O investimento produtivo em Portugal é essencial ao relançamento da economia, num esforço coordenado para que se continuem a mobilizar recursos para atenuar os efeitos da crise internacional sobre as famílias e as empresas.

O Estado Português celebrou alguns contratos de investimento em relação aos quais, em virtude de alterações ocorridas, se impõe a necessidade de proceder a ajustamentos.

Em consequência, a presente resolução aprova as minutas de aditamentos a dois contratos de investimento, correspondendo a um investimento total de € 55 233 445,99.

Assim:

Nos termos da alínea g) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Aprovar a minuta de aditamento ao contrato de investimento e respetivos anexos, incluindo o contrato de concessão de benefícios fiscais, a celebrar entre o Estado Português, representado pela Agência para o Investimento e Comércio Externo de Portugal, E. P. E. (AICEP, E. P. E.), e a VMPS — Águas e Turismo, S. A.

2 — Aprovar a minuta de aditamento ao contrato de investimento e respetivos anexos, incluindo o contrato de concessão de benefícios fiscais, a celebrar entre o Estado Português, representado pelo Instituto de Apoio às Pequenas e Médias Empresas e à Inovação, I. P. (IAPMEI, I. P.), e a EPEDAL — Indústria de Componentes Metálicos, S. A.

3 — Determinar que os originais dos aditamentos aos contratos referidos nos números anteriores fiquem arquivados na AICEP, E. P. E., e no IAPMEI, I. P., respetivamente.

4 — Determinar que a presente resolução reporta os seus efeitos à data da sua aprovação.

Presidência do Conselho de Ministros, 1 de março de 2012. — O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 30/2012

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 4/2011, de 12 de janeiro, declarou, ao abrigo do disposto no Decreto-Lei n.º 409/99, de 15 de outubro, a resolução de alguns contratos de concessão de benefícios fiscais, por se verificar o incumprimento dos objetivos e das obrigações contratualmente assumidas pelos respetivos promotores dos projetos de investimento apoiados no âmbito do regime regulado por aquele diploma.

A referida Resolução do Conselho de Ministros determinou a perda total dos benefícios fiscais concedidos, com a consequente obrigação de reposição, nos termos da lei,

das importâncias correspondentes às receitas fiscais não arrecadadas, acrescidas de juros compensatórios.

Contudo, os contratos de concessão de benefícios fiscais constituíam parte integrante de contratos celebrados ao abrigo do regime contratual de investimento, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 203/2003, de 10 de setembro, através dos quais foram concedidos também incentivos financeiros, nos termos dos regimes legais em vigor.

Tendo em conta que se verifica também o incumprimento dos objetivos e das obrigações a que os promotores se vincularam por força desses contratos de investimento existe, igualmente, fundamento legal para a resolução dos mesmos, com a consequente devolução de todos os incentivos, incluindo de natureza financeira, que tenham sido atribuídos.

Assim:

Nos termos da alínea g) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Declarar, nos termos do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 203/2003, de 10 de setembro, a resolução dos seguintes contratos de investimento:

a) Contrato de investimento celebrado em 24 de julho de 2003 com a Robinson 2 Revestimentos — Aglomerados Compostos de Cortiça, S. A., na sequência da Resolução do Conselho de Ministros n.º 99/2003, de 7 de agosto;

b) Contrato celebrado em 30 de abril de 2005 com a LABICER — Laboratório Industrial Cerâmico, S. A., na sequência da Resolução do Conselho de Ministros n.º 97/2005, de 25 de maio;

c) Contrato celebrado em 8 de junho de 2004 com a Mitsubishi Trucks Europe — Sociedade Europeia de Automóveis, S. A., atualmente denominada Mitsubishi Fuso Trucks Europe — Sociedade Europeia de Automóveis, S. A., na sequência da Resolução do Conselho de Ministros n.º 80/2004, de 24 de junho;

d) Contrato celebrado em 24 de julho de 2001 com a SOMIT — Sociedade de Madeiras Industrializadas e Transformadas, S. A., na sequência da Resolução do Conselho de Ministros n.º 99/2001, de 9 de agosto;

e) Contrato celebrado em 2 de junho de 2000 com a Drink-In — Companhia de Indústria de Bebidas e Alimentação, S. A., na sequência da Resolução do Conselho de Ministros n.º 53/2000, de 6 de junho;

f) Contrato celebrado em 3 de dezembro de 2003 com a Taiyo Technology Portugal — Componentes Plásticos de Precisão, L.^{da}, na sequência da Resolução do Conselho de Ministros n.º 1/2004, de 5 de janeiro;

g) Contrato celebrado em 14 de setembro de 2005 com a SPPM — Sociedade Portuguesa de Pintura para a Indústria Automóvel, S. A., na sequência da Resolução do Conselho de Ministros n.º 145/2005, de 14 de setembro.

2 — Determinar que, nos termos do n.º 4 do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 203/2003, de 10 de setembro, a resolução dos contratos de investimento referidos no número anterior implica a perda integral de todos os incentivos concedidos, bem como a obrigação de proceder à devolução do montante dos incentivos já recebidos acrescido de juros, quando devidos, e dos juros compensatórios previstos para o efeito.

3 — Determinar que a presente resolução entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Presidência do Conselho de Ministros, 1 de março de 2012. — O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 31/2012

O investimento produtivo em Portugal, nos mais variados setores, é essencial para o relançamento da economia, num esforço coordenado para que se continuem a mobilizar recursos para atenuar os efeitos da crise internacional sobre as famílias e as empresas.

O Estado Português celebrou alguns contratos relativamente aos quais se constatou que os respetivos promotores não atingiram os objetivos contratualmente fixados, verificando-se assim situações de incumprimento.

Em consequência, a presente resolução declara resolvidos dois contratos de concessão de benefícios fiscais, aprova a minuta de aditamento a um contrato de investimento e procede à resolução de um contrato de investimento.

Assim:

Nos termos da alínea g) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Declarar, nos termos do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 203/2003, de 10 de setembro, a resolução do contrato de investimento celebrado em 19 de janeiro de 2004 entre o Estado Português e a Rodman — Lusitânia, Construção e Reparação Naval, S. A.

2 — Declarar, nos termos do artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 409/99, de 15 de outubro, a resolução dos seguintes contratos de concessão de benefícios fiscais:

a) Contrato celebrado em 13 de março de 2007 entre o Estado Português e a Nanium, S. A.;

b) Contrato celebrado em 19 de janeiro de 2004 entre o Estado Português e a Rodman — Lusitânia, Construção e Reparação Naval, S. A.

3 — Aprovar a minuta de aditamento ao contrato de investimento a celebrar entre o Estado Português, representado pela Agência para Investimento e Comércio Externo de Portugal, E. P. E. (AICEP, E. P. E.), e a Nanium, S. A.

4 — Determinar que o original do aditamento ao contrato referido no número anterior fique arquivado na AICEP, E. P. E.

5 — Determinar que a presente resolução reporta os seus efeitos à data da sua aprovação.

Presidência do Conselho de Ministros, 1 de março de 2012. — O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA**Decreto-Lei n.º 58/2012**

de 14 de março

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

Trata-se de algo absolutamente estruturante, por um lado, para o início de uma nova fase da reforma da Administração Pública, no sentido de a tornar eficiente e racional na utilização dos recursos públicos e, por outro, para o cumprimento dos objetivos de redução da despesa pública a que o país está vinculado. Com efeito, mais do que nunca, a concretização simultânea dos objetivos de

racionalização das estruturas do Estado e de melhor utilização dos seus recursos humanos é crucial no processo de modernização e de otimização do funcionamento da Administração Pública.

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

É neste quadro que importa aprovar um novo enquadramento jurídico para a Inspeção-Geral da Administração Interna.

Assim:

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

Artigo 1.º**Natureza**

A Inspeção-Geral da Administração Interna, abreviadamente designada por IGAI, é um serviço central da administração direta do Estado, dotado de autonomia técnica e administrativa.

Artigo 2.º**Missão e atribuições**

1 — A IGAI tem por missão assegurar as funções de auditoria, inspeção e fiscalização de alto nível, relativamente a todas as entidades, serviços e organismos, dependentes ou cuja atividade é legalmente tutelada ou regulada pelo membro do Governo responsável pela área da administração interna.

2 — A IGAI prossegue as seguintes atribuições:

a) Realizar inspeções utilizando métodos de auditoria e de verificação de legalidade, com vista a avaliar o cumprimento das missões, das normas legais e regulamentares e das instruções governamentais que impendem sobre a atividade dos serviços e entidades;

b) Exercer o controlo de segundo nível sobre a gestão e a execução dos projetos de financiamento participados por fundos externos, designadamente da União Europeia, no âmbito do Ministério da Administração Interna (MAI);

c) Averiguar todas as notícias de violação grave dos direitos fundamentais de cidadãos por parte dos serviços ou seus agentes, que cheguem ao seu conhecimento, e apreciar as demais queixas, reclamações e denúncias apresentadas por eventuais violações da legalidade e, em geral, as suspeitas de irregularidade ou deficiência no funcionamento dos serviços;

d) Efetuar inquéritos, sindicâncias e peritagens, bem como processos de averiguações e disciplinares superiormente determinados, e instruir ou cooperar na instrução dos processos instaurados no âmbito dos serviços, cuja colaboração seja solicitada e autorizada superiormente;

e) Realizar auditorias e estudos de organização e funcionamento, orientados para a eficiência e eficácia dos serviços, de acordo com plano de atividades ou mediante determinação superior, e propor ao membro do Governo responsável pela área da administração interna providências legislativas relativas à melhoria da qualidade e eficiência e ao aperfeiçoamento das entidades, serviços e organismos do MAI;

f) Participar aos órgãos competentes para a investigação criminal os factos com relevância jurídico-criminal e cola-

borar com aqueles órgãos na obtenção de provas, sempre que isso for solicitado.

3 — A IGAI cumpre, ainda, as demais atribuições que lhe sejam conferidas por lei ou regulamento.

Artigo 3.º

Princípio de atuação

A IGAI não interfere no desenvolvimento da atuação operacional das forças e serviços de segurança, competindo-lhe, no entanto, sempre que conveniente, averiguar a forma como a mesma se processa e as respetivas consequências.

Artigo 4.º

Órgãos

1 — A IGAI é dirigida por um inspetor-geral, coadjuvado por um subinspetor-geral, cargos de direção superior de 1.º e 2.º graus.

2 — Os cargos de inspetor-geral e subinspetor-geral podem ser providos por magistrados judicial ou do Ministério Público.

Artigo 5.º

Inspetor-geral

1 — Sem prejuízo das competências que lhe sejam conferidas por lei ou que nele sejam delegadas ou subdelegadas, compete ao inspetor-geral:

a) Dirigir e coordenar a atividade da IGAI e emitir as diretivas, ordens e instruções a que deve obedecer a atuação dos inspetores;

b) Determinar a realização de auditorias e estudos de organização e funcionamento, orientados para a eficiência e eficácia dos serviços, de acordo com o plano de atividades ou mediante determinação superior, e propor ao membro do Governo responsável pela área da administração interna as providências legislativas relativas à melhoria da qualidade e eficiência dos serviços e ao aperfeiçoamento das instituições de segurança e de proteção e socorro;

c) Determinar a realização de inspeções temáticas e sem aviso prévio, nos termos do plano de atividades, bem como a realização de ações de fiscalização;

d) Instaurar e decidir processos de averiguações e de inquérito, bem como propor a instauração de processos disciplinares e a realização de sindicâncias;

e) Submeter a decisão ministerial os processos disciplinares instaurados e os processos instruídos pela IGAI;

f) Apreciar as questões relativas a suspeições, impedimentos e incompatibilidades suscitadas no âmbito dos processos instruídos pela IGAI;

g) Submeter ao membro do Governo responsável pela área da administração interna a aprovação do regulamento do procedimento de inspeção;

h) Estabelecer ligações externas com entidades congêneres, nacionais e internacionais, neste caso em articulação com a DGAI, em especial cooperando com as organizações e serviços de controlo e inspeção da atividade policial das forças de segurança e dos países de língua oficial portuguesa.

2 — O subinspetor-geral exerce as competências que nele sejam delegadas ou subdelegadas pelo inspetor-geral, competindo-lhe substituí-lo nas suas faltas e impedimentos.

Artigo 6.º

Apoio administrativo e logístico

1 — Todo o apoio administrativo e logístico ao funcionamento da IGAI é prestado pela SG que gere, igualmente, o património afeto à IGAI.

2 — Sem prejuízo da articulação que devem fazer os dirigentes máximos de ambos os serviços, a ligação entre a IGAI e a SG para efeitos do presente artigo faz-se entre um núcleo de apoio administrativo da IGAI e os serviços respetivamente competentes da SG.

Artigo 7.º

Tipo de organização interna

A organização interna da IGAI obedece ao modelo matricial.

Artigo 8.º

Receitas

1 — A IGAI dispõe das receitas provenientes de dotações que lhe forem atribuídas no Orçamento de Estado.

2 — A IGAI dispõe ainda das seguintes receitas próprias:

a) O produto de vendas de publicações editadas pela IGAI;

b) O produto resultante das coimas cobradas em processos de contraordenação na proporção definida na lei;

c) Quaisquer receitas que, por lei, contrato ou outro título, lhe sejam atribuídas.

Artigo 9.º

Despesas

Constituem despesas da IGAI as que resultam de encargos decorrentes da prossecução das atribuições que lhe estão cometidas.

Artigo 10.º

Mapa dos cargos de direção

Os lugares de direção superior de 1.º e 2.º graus constam do mapa anexo ao presente diploma, do qual faz parte integrante.

Artigo 11.º

Estatuto remuneratório dos chefes de equipas multidisciplinares

Aos chefes de equipas multidisciplinares é atribuído, de acordo com a natureza e complexidade de funções, um estatuto remuneratório equiparado a diretor de serviços ou um acréscimo remuneratório correspondente a € 188,80, até ao limite do estatuto remuneratório fixado para chefes de divisão, podendo o estatuto equiparado a diretor de serviços ser atribuído apenas a uma chefia de equipa.

Artigo 12.º**Norma revogatória**

É revogado o Decreto-Lei n.º 227/95, de 11 de setembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 154/96, de 31 de agosto, e pelo Decreto-Lei n.º 3/99, de 4 de janeiro, com exceção do artigo 13.º

Artigo 13.º**Entrada em vigor**

O presente decreto-lei entra em vigor no 1.º dia do mês seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 19 de janeiro de 2012. — *Pedro Passos Coelho* — *Vitor Louçã* *Rabaça Gaspar* — *Miguel Bento Martins Costa Macedo e Silva*.

Promulgado em 5 de março de 2012.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 7 de março de 2012.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

ANEXO

(mapa a que se refere o artigo 10.º)

Mapa de cargos de direção

Designação dos cargos dirigentes	Qualificação dos cargos dirigentes	Grau	Número de lugares
Inspetor-geral	Direção superior	1.º	1
Subinspetor-geral	Direção superior	2.º	1

MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DO EMPREGO**Decreto-Lei n.º 59/2012**

de 14 de março

O estatuto de independência de gestão das empresas de transporte ferroviário é um imperativo de direito comunitário, consignado no «primeiro pacote ferroviário» que se traduz em assegurar que «as empresas de transporte ferroviário sejam dotadas de um estatuto autónomo em matéria de gestão, administração e controlo administrativo, económico e contabilístico interno, por força do qual disponham, nomeadamente, de um património, um orçamento e uma contabilidade separados dos do Estado» e, na linha de orientação de política geral adotadas pelo Estado, possam «tomar decisões relativamente ao pessoal, aos ativos e às aquisições próprias».

Neste contexto, torna-se necessário reforçar a autonomia das empresas de transporte ferroviário, designadamente da CP — Comboios de Portugal, E. P. E., conferindo-lhe amplos poderes de gestão empresarial, no sentido de uma atuação segundo critérios comerciais e de uma adaptação às necessidades do mercado, assegurando que o transporte por caminho de ferro se torne mais

eficaz e competitivo, em observância dos compromissos assumidos no âmbito do Programa de Apoio Económico e Financeiro (PAEF).

O regime jurídico do sector empresarial do Estado e das empresas públicas, previsto no Decreto-Lei n.º 558/99, de 17 de dezembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 300/2007, de 23 de agosto, pela Lei n.º 64-A/2008, de 31 de dezembro, e pela Lei n.º 55-A/2010, de 31 de dezembro, estabelece restrições à autonomia das empresas públicas nas decisões para a constituição de sociedades e aquisição ou alienação de partes do capital que, quando aplicadas às empresas de transporte ferroviário, têm suscitado reservas em face das exigências do direito comunitário.

Com o presente diploma visa-se mitigar tais reservas, procedendo-se à alteração do regime jurídico aplicável à CP — Comboios de Portugal, E. P. E., no sentido de reforçar a autonomia desta empresa e conformar, de forma mais rigorosa, o direito interno com o previsto na Diretiva n.º 91/440/CEE, do Conselho, de 29 de julho de 1991. Cumpre-se, assim, uma nova etapa na concretização do compromisso com a União Europeia para a autonomização e independência de gestão das empresas do sector do transporte ferroviário.

Aproveita-se, ainda, para se proceder à correção de pequenos ajustamentos, de ordem formal, constantes do decreto-lei inicial e respetivos estatutos da CP — Comboios de Portugal, E. P. E., que dele fazem parte integrante.

Assim:

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

Artigo 1.º**Objeto**

1 — O presente diploma procede à alteração do regime jurídico aplicável à CP — Comboios de Portugal, E. P. E. (CP, E. P. E.), previsto no Decreto-Lei n.º 137-A/2009, de 12 de junho, e, bem assim, aos estatutos da CP, E. P. E., publicados em anexo ao referido decreto-lei e que dele fazem parte integrante.

2 — O presente diploma transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 91/440/CEE, do Conselho, de 29 de julho de 1991.

Artigo 2.º**Alteração ao Decreto-Lei n.º 137-A/2009, de 12 de junho**

Os artigos 3.º e 15.º do Decreto-Lei n.º 137-A/2009, de 12 de junho, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 3.º

[...]

A CP, E. P. E., rege-se pelo disposto no Decreto-Lei n.º 558/99, de 17 de dezembro, alterado Decreto-Lei n.º 300/2007, de 23 de agosto, pela Lei n.º 64-A/2008, de 31 de dezembro, e pela Lei n.º 55-A/2010, de 31 de dezembro, com exceção do previsto no artigo 37.º, bem como pelo disposto no presente decreto-lei e estatutos anexos, que dele fazem parte integrante, e pela demais legislação aplicável.

Artigo 15.º

[...]

- 1 —
2 —

3 — Até à celebração dos contratos referidos no n.º 5 do artigo 4.º mantêm-se afetos à CP, E. P. E., os bens constantes das listas anexas ao despacho conjunto n.º 261/99, de 5 de março, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 70, de 24 de março de 1999, sem prejuízo da sua alteração, por idêntica forma.

4 —»

Artigo 3.º

Alteração do anexo I do Decreto-Lei n.º 137-A/2009, de 12 de junho

Os artigos 9.º e 15.º dos estatutos da CP, E. P. E., aprovados no anexo I do Decreto-Lei n.º 137-A/2009, de 12 de junho, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 9.º

[...]

1 —

2 —

3 —

4 —

5 —

6 — O conselho de administração ou a comissão executiva, caso esta exista, pode também delegar em qualquer trabalhador da empresa os poderes previstos na alínea *h*) do n.º 2, sendo a prova desta delegação feita por simples credencial assinada por quem, nos termos deste estatuto, tem competência para obrigar a empresa e sendo estas assinaturas autenticadas com o respetivo selo branco.

7 —

8 —

9 —

Artigo 15.º

[...]

1 —

2 —

a)

b)

c)

d)

e)

f)

g) Dar parecer sobre a subscrição de participações sociais em sociedades ou sobre alterações do capital social nas participadas da CP, E. P. E.;

h)

i)

j)

l)

3 —

4 —»

Artigo 4.º

Republicação

São republicados, em anexo, que fazem parte integrante do presente diploma, os estatutos da CP, E. P. E., aprovados no anexo I do Decreto-Lei n.º 137-A/2009, de 12 de junho, com a redação atual.

Artigo 5.º

Entrada em vigor

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

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 19 de janeiro de 2012. — *Pedro Passos Coelho* — *Vitor Louçã* — *Rabaça Gaspar* — *Fernando Ferreira Santo* — *Álvaro Santos Pereira*.

Promulgado em 1 de março de 2012.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 5 de março de 2012.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

ANEXO I

(a que se refere o artigo 3.º)

ESTATUTOS DA CP — COMBOIOS DE PORTUGAL, E. P. E.

CAPÍTULO I

Denominação, sede e objeto

Artigo 1.º

Denominação e sede

1 — A CP — Comboios de Portugal, E. P. E., abreviadamente designada por CP, E. P. E., é uma entidade pública empresarial, dotada de autonomia administrativa, financeira e patrimonial, com capacidade jurídica que abrange todos os direitos e obrigações necessários ou convenientes à prossecução do seu objeto.

2 — A CP, E. P. E., tem sede em Lisboa, no seu prédio situado na Calçada do Duque, 14, 16, 18 e 20, e exerce a sua atividade em todo o território nacional e no estrangeiro, nos termos da lei, dos acordos e convenções em vigor.

3 — Por deliberação do conselho de administração, a empresa pode criar e manter, em qualquer ponto do território nacional ou fora dele, agências, delegações ou qualquer forma de representação, bem como deslocar a sua sede para qualquer local dentro do País.

Artigo 2.º

Objeto

1 — A CP, E. P. E., tem por objeto principal a prestação de serviços de transporte ferroviário de passageiros e de mercadorias em linhas férreas, troços de linha e ramais que integram ou venham a integrar a rede ferroviária nacional.

2 — Integra igualmente o objeto principal da CP, E. P. E., a prestação de serviços de transporte ferroviário internacional de passageiros e de mercadorias, em conformidade com o disposto na lei, nos tratados, convenções e acordos em vigor.

3 — A CP, E. P. E., pode ainda, acessoriamente, exercer as seguintes atividades:

a) A exploração de transportes destinados a complementar o transporte ferroviário;

b) A exploração de terminais de mercadorias e de instalações oficiais e de construção, manutenção ou reparação de material circulante, bem como de parques e linhas de estacionamento deste material;

c) A exploração de outros bens compreendidos no estabelecimento industrial ou comercial que lhe esteja afeto ou integre o seu património privado;

d) A exploração de atividades comerciais e operacionais em estações de passageiros, cuja gestão lhe esteja atribuída;

e) A locação ou outras formas de cedência de utilização ou de prestação de serviços relacionados com a utilização do material circulante;

f) Outras atividades complementares ou subsidiárias do seu objeto principal, bem como de outros ramos de atividade comercial ou industrial dele acessórios que não prejudiquem a sua prossecução.

4 — No exercício do objeto definido no número anterior, a CP, E. P. E., pode:

a) Constituir sociedades ou adquirir partes de capital, nos termos da lei;

b) Celebrar com outras empresas ou entidades os acordos que se revelem necessários ou convenientes para melhor satisfação das necessidades do público e das exigências do serviço de que está incumbida;

c) Praticar todos os atos que se revelem necessários ou convenientes à prossecução do seu objeto.

CAPÍTULO II

Capital

Artigo 3.º

Titularidade

O capital estatutário da CP, E. P. E., é de € 1 995 317 000, sendo detido integralmente pelo Estado e destina-se a responder às necessidades permanentes da empresa.

Artigo 4.º

Fixação do capital

O capital estatutário da CP, E. P. E., pode ser aumentado ou reduzido mediante despacho conjunto dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes.

CAPÍTULO III

Organização

SECÇÃO I

Disposição geral

Artigo 5.º

Órgãos

São órgãos da CP, E. P. E.:

a) O conselho de administração;

b) O conselho fiscal;

c) O revisor oficial de contas ou sociedade de revisores oficiais de contas;

d) O conselho consultivo.

SECÇÃO II

Conselho de administração

Artigo 6.º

Composição

1 — O conselho de administração é composto por um presidente, um vice-presidente e três vogais, nomeados por resolução do Conselho de Ministros, sob proposta dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes.

2 — Por deliberação do conselho de administração podem, igualmente, ser indicados três membros executivos do conselho de administração para integrarem uma comissão executiva, a qual é presidida pelo presidente do conselho de administração, sendo os restantes membros do conselho de administração não executivos.

3 — Caso exista, a comissão executiva fica responsável pela gestão corrente, nos termos admitidos pela lei.

4 — Ao vice-presidente compete substituir o presidente nas suas faltas, ausências e impedimentos.

Artigo 7.º

Mandato

1 — O mandato dos membros do conselho de administração tem a duração de três anos e é renovável até ao máximo de três renovações.

2 — Embora designados por prazo certo, os administradores mantêm-se em funções até nova designação, sem prejuízo da dissolução, demissão ou renúncia.

3 — Faltando definitivamente um administrador, o mesmo deve ser substituído, exercendo o novo membro funções até ao fim do período para o qual foram designados os membros em exercício.

Artigo 8.º

Estatuto

1 — O estatuto dos membros do conselho de administração é definido pelo Estatuto do Gestor Público.

2 — Os membros do conselho de administração auferem a remuneração que seja fixada nos termos dos artigos 28.º e 29.º do Estatuto do Gestor Público.

Artigo 9.º

Competência

1 — Compete ao conselho de administração exercer os mais amplos poderes de gestão e representação da empresa, nos termos da lei e dos estatutos.

2 — Compete, em especial, ao conselho de administração:

a) Deliberar sobre o exercício, modificação ou cessação de atividades acessórias do objeto principal da entidade pública empresarial;

b) Celebrar contratos com o Estado, nos termos e para os efeitos referidos no artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 558/99, de 17 de dezembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 300/2007, de 23 de agosto, contemplando designadamente a atribuição de indemnizações compensatórias e o fornecimento de serviços públicos relativamente ao transporte de passageiros;

c) Celebrar contratos-programa com o Estado e elaborar planos plurianuais de atividade e financiamento, de

harmonia com as opções e prioridades fixadas nos planos nacionais a médio prazo;

d) Elaborar o orçamento anual da CP, E. P. E., e remetê-lo aos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes, nos termos do artigo 20.º destes Estatutos;

e) Elaborar e submeter à aprovação do membro do Governo responsável pelo sector dos transportes as atualizações orçamentais nos casos previstos na lei;

f) Organizar os documentos de prestação de contas e remetê-los à Inspeção-Geral de Finanças, nos termos e para os efeitos do disposto nestes Estatutos;

g) Contrair empréstimos e celebrar todos os contratos necessários à prossecução da atividade da CP, E. P. E., nos termos da lei;

h) Representar a CP, E. P. E., em juízo ou fora dele, ativa e passivamente, podendo desistir, transigir e confessar em quaisquer pleitos e, bem assim, celebrar convenções de arbitragem;

i) Adquirir, vender ou, por qualquer forma, alienar ou onerar direitos, nomeadamente os incidentes sobre bens móveis e imóveis do património próprio da CP, E. P. E.;

j) Requerer às autoridades competentes providências de expropriação por utilidade pública, ocupação de terrenos, implantação de traçados e estabelecimento de limitações ao uso de prédios ou de zonas de proteção e de exercício de servidões administrativas;

l) Deliberar sobre a constituição de sociedades e sobre a aquisição ou alienação de partes de capital, nos termos da lei;

m) Estabelecer a organização técnico-administrativa da CP, E. P. E., e as respetivas normas de funcionamento interno, de modo a garantir uma adequada economia de meios e a qualidade dos serviços públicos de transportes que lhe são cometidos;

n) Constituir mandatários com os poderes que julgue convenientes, incluindo os de substabelecer;

o) Negociar e outorgar acordos coletivos de trabalho, bem como fixar as condições de trabalho;

p) Designar e exonerar os responsáveis da estrutura orgânica da CP, E. P. E.;

q) Exercer as demais competências que, nos termos da lei, lhe sejam atribuídas.

3 — O conselho de administração pode encarregar algum dos seus membros de se ocuparem de certas matérias de administração, desde que não abranjam as matérias referidas nas alíneas a) a g) e m) do número anterior, e sem que tal exclua a competência normal dos outros administradores ou do conselho, nem a responsabilidade daqueles.

4 — O conselho de administração deve delegar na comissão executiva, caso esta exista, a gestão corrente da empresa, não abrangendo as matérias referidas nas alíneas a), c) a g) e m) do n.º 2, definindo em ata os limites e condições de tal delegação.

5 — A deliberação do conselho de administração referida no número anterior deve estabelecer o modo de funcionamento da comissão executiva.

6 — O conselho de administração ou a comissão executiva, caso esta exista, pode também delegar em qualquer trabalhador da empresa os poderes previstos na alínea h) do n.º 2, sendo a prova desta delegação feita por simples credencial assinada por quem, nos termos deste estatuto, tem competência para obrigar a empresa e sendo estas assinaturas autenticadas com o respetivo selo branco.

7 — Sem prejuízo de outras restrições decorrentes da lei, constituem competência reservada do conselho de

administração, não podendo ser objeto de delegação, as matérias sujeitas a autorização ou aprovação tutelar.

8 — A delegação prevista nos n.ºs 3 a 5 não exclui a competência do conselho de administração de deliberar sobre os mesmos assuntos.

9 — Os outros administradores são responsáveis, nos termos da lei, pela vigilância geral da atuação do administrador ou da comissão executiva e pelos prejuízos causados por atos e omissões destes, quando, tendo conhecimento de tais atos ou omissões ou do propósito de os praticar, não provoquem a intervenção do conselho para tomar as medidas adequadas.

Artigo 10.º

Competência do presidente

1 — Compete, especialmente, ao presidente do conselho de administração:

a) Coordenar a atividade do conselho de administração e convocar e dirigir as respetivas reuniões;

b) Zelar pela correta execução das deliberações do conselho de administração;

c) Submeter a despacho do membro do Governo responsável pelas áreas das finanças ou dos transportes os assuntos que dele careçam, e, de modo geral, assegurar a relação com a tutela;

d) Exercer os poderes que o conselho de administração lhe delegar.

2 — Compete, em especial, ao presidente da comissão executiva, caso esta exista:

a) Assegurar que seja prestada toda a informação aos demais membros do conselho de administração relativamente à atividade da comissão executiva;

b) Assegurar o cumprimento dos limites da delegação, da estratégia da empresa e dos deveres de colaboração perante o presidente do conselho de administração.

Artigo 11.º

Funcionamento

1 — O conselho de administração fixa, nos termos da lei, as datas ou a periodicidade das suas reuniões ordinárias, pelo menos mensalmente, e reúne extraordinariamente sempre que convocado pelo presidente ou por dois administradores.

2 — A comissão executiva reúne por convocação do seu presidente sempre que o exijam os interesses da empresa e, pelo menos, de 15 em 15 dias.

3 — O conselho de administração e a comissão executiva não podem funcionar sem a presença da maioria dos seus membros.

4 — Os administradores podem fazer-se representar numa reunião por outro administrador, mediante carta dirigida ao respetivo presidente, mas cada instrumento de representação não pode ser utilizado mais de uma vez.

5 — Para efeitos do número anterior, um administrador executivo não pode fazer-se representar por um administrador não executivo, caso exista comissão executiva.

6 — As deliberações do conselho de administração e da comissão executiva constam sempre de ata e são tomadas por maioria dos votos expressos, dos administradores presentes ou representados.

7 — O presidente do conselho de administração e da comissão executiva dispõe de voto de qualidade.

8 — No caso de um membro do conselho de administração ou da comissão executiva, caso esta exista, faltar duas vezes seguidas ou quatro interpoladas em cada período de um ano, contado a partir da sua designação, sem que a justificação tenha sido aceite pelo conselho de administração, pode este órgão declarar a sua falta definitiva para todos os efeitos legais.

Artigo 12.º

Atas

1 — Nas atas do conselho de administração e da comissão executiva, caso esta exista, mencionam-se, sumariamente, mas com clareza, todas as deliberações tomadas nas respetivas reuniões, bem como os votos de vencido.

2 — As atas, registadas em livros próprios, são assinadas por todos os membros que participem na reunião.

3 — Os participantes na reunião podem ditar para a ata a súmula das suas intervenções.

Artigo 13.º

Vinculação da empresa

1 — A CP, E. P. E., obriga-se:

a) Pela assinatura de dois membros executivos do conselho de administração, sendo um deles o presidente;

b) Pela assinatura de um membro executivo do conselho de administração, no âmbito da delegação de poderes;

c) Pela assinatura de mandatários, no âmbito dos poderes que lhes tenham sido conferidos;

d) Por dois membros do conselho fiscal nos casos em que a lei estabeleça que os membros do conselho fiscal podem exercer poderes de representação da empresa.

2 — Tratando-se de títulos de obrigações da CP, E. P. E., as assinaturas podem ser de chancela.

3 — O conselho de administração pode deliberar, dentro dos limites legais, que certos documentos da CP, E. P. E., para além dos referidos no número anterior, sejam assinados por processos mecânicos ou de chancela.

SECÇÃO III

Conselho fiscal

Artigo 14.º

Composição

1 — O conselho fiscal é constituído por três membros, sendo um presidente, todos designados por despacho conjunto dos membros do Governo responsáveis pela área das finanças e pelo sector dos transportes.

2 — O mandato dos membros do conselho fiscal tem a duração de três anos, renovável nos termos da legislação aplicável.

3 — Pelo menos um membro do conselho fiscal deve ter um curso superior adequado ao exercício das respetivas funções e conhecimentos em auditoria e contabilidade e ser independente.

4 — O presidente do conselho fiscal dispõe de voto de qualidade.

5 — A remuneração dos membros do conselho fiscal é fixada por despacho conjunto dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes.

Artigo 15.º

Competência

1 — O conselho fiscal tem as competências estabelecidas na lei e nestes Estatutos.

2 — Compete, em especial, ao conselho fiscal:

a) Examinar, sempre que o julgue conveniente e, pelo menos, uma vez por mês, a escrituração da empresa;

b) Acompanhar com regularidade a gestão através dos balancetes e mapas demonstrativos da execução orçamental;

c) Acompanhar o funcionamento da empresa e o cumprimento das leis, dos estatutos e dos regulamentos que lhe são aplicáveis;

d) Emitir parecer sobre o relatório de gestão e as contas do exercício;

e) Deliberar a contratação da prestação de serviços de peritos que coadjuvem um ou vários dos seus membros no exercício das suas funções, nos termos da lei;

f) Manter o conselho de administração informado sobre os resultados das verificações e dos exames a que proceda;

g) Dar parecer sobre a subscrição de participações sociais em sociedades ou sobre alterações do capital social nas participadas da CP, E. P. E.;

h) Dar parecer sobre a aquisição, alienação ou oneração de bens imóveis, não previstos nos orçamentos aprovados;

i) Dar parecer sobre a contração de empréstimos de valor superior a 50 % do capital;

j) Pronunciar-se sobre qualquer outro assunto, em matéria de gestão económica e financeira, que seja submetido à sua consideração pelo conselho de administração ou pela comissão executiva, caso exista;

l) Elaborar relatórios da sua ação fiscalizadora, incluindo um relatório anual global.

3 — Compete ainda aos membros do conselho fiscal:

a) Participar nas reuniões do conselho fiscal;

b) Participar nas reuniões do conselho de administração para que o presidente do mesmo os convoque ou em que se apreciem as contas de exercício;

c) Participar nas reuniões da comissão executiva, caso exista, onde se apreciem as contas de exercício;

d) Registrar por escrito todas as verificações, fiscalizações, denúncias recebidas e diligências que tenham sido efetuadas e o resultado das mesmas;

e) Participar ao presidente do conselho fiscal os factos de que tenham conhecimento e que sejam reveladores de dificuldades na prossecução do objeto social.

4 — Compete, em especial, ao presidente do conselho fiscal participar ao presidente do conselho de administração, bem como à tutela, os factos de que tenham conhecimento e que considere reveladores de grave dificuldade na prossecução do objeto social.

Artigo 16.º

Funcionamento

1 — O conselho fiscal reúne, pelo menos, uma vez todos os trimestres e ainda sempre que o seu presidente ou o presidente do conselho de administração o solicitem.

2 — As reuniões do conselho fiscal são convocadas com, pelo menos, cinco dias de antecedência relativamente

à data da sua realização, exceto em casos de urgência em que o prazo pode ser reduzido para três dias.

3 — O conselho fiscal delibera por maioria de votos, tendo o presidente voto de qualidade.

4 — Nas atas do conselho fiscal, registadas em livros próprios e assinadas por todos os membros que participem na reunião, mencionam-se, ainda que sumariamente, todas as deliberações tomadas nas respetivas reuniões, devendo os membros que discordem das deliberações incluir na ata os respetivos motivos.

SECÇÃO IV

Revisor oficial de contas

Artigo 17.º

Designação e mandato

1 — O revisor oficial de contas ou a sociedade de revisores oficiais de contas é designado, sob proposta do conselho fiscal, por despacho conjunto dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes.

2 — O mandato do revisor oficial de contas ou da sociedade de revisores oficiais de contas tem a duração de três anos e é renovável nos termos da legislação aplicável.

3 — A remuneração do revisor oficial de contas ou da sociedade de revisores oficiais de contas é fixada por despacho conjunto dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes.

Artigo 18.º

Competência

1 — O revisor oficial de contas tem as competências estabelecidas na lei e nestes Estatutos.

2 — Compete, em especial, ao revisor oficial de contas:

a) Participar nas reuniões do conselho fiscal, quando convocado pelo seu presidente;

b) Participar nas reuniões do conselho de administração para que o presidente do mesmo os convoque ou em que se apreciem as contas de exercício;

c) Participar nas reuniões da comissão executiva, caso exista, onde se apreciem as contas de exercício;

d) Registrar por escrito todas as verificações, fiscalizações, denúncias recebidas e diligências que tenham sido efetuadas e o resultado das mesmas.

3 — Compete, em especial, ao revisor oficial de contas participar aos presidentes do conselho de administração e do conselho fiscal, bem como à tutela, os factos de que tenha conhecimento e que considere reveladores de graves dificuldades na prossecução do objeto social.

4 — Compete ainda ao revisor oficial de contas o dever de proceder a todos os exames e verificações necessários à revisão e certificação legais das contas.

Artigo 19.º

Conselho consultivo

1 — O conselho consultivo é composto por:

a) Dois representantes nomeados pelos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes;

b) Um representante indicado pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P.;

c) Um representante indicado pela Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa;

d) Um representante indicado pela Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto;

e) Um representante eleito pelos trabalhadores da CP, E. P. E.

2 — O conselho consultivo pode, ainda, ser composto por entidades cooptadas às quais, por deliberação devidamente fundamentada e tomada por maioria absoluta dos seus membros, seja atribuída tal qualidade, tendo em atenção a respetiva área de atuação e conexão com os fins da CP, E. P. E.

3 — O conselho consultivo é presidido pelo representante dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes que para tal seja designado, no respetivo despacho conjunto de nomeação.

4 — O mandato dos membros do conselho consultivo é de três anos.

5 — O conselho consultivo reúne pelo menos duas vezes por ano e as suas deliberações são tomadas por maioria simples, tendo o presidente voto de qualidade.

6 — As reuniões são convocadas pelo presidente com a antecedência mínima de cinco dias, devendo a convocatória indicar a data, hora e local em que se realiza a reunião, bem como a respetiva ordem de trabalhos.

7 — Devem ser lavradas atas de todas as reuniões, assinadas por todos os membros do conselho consultivo presentes.

8 — O exercício do cargo de membro do conselho consultivo não é remunerado, sem prejuízo do pagamento de ajudas de custo, se forem devidas, as quais são suportadas pelas entidades públicas que designaram os seus representantes e, nos restantes casos, pela CP, E. P. E.

Artigo 20.º

Competências do conselho consultivo

Ao conselho consultivo compete:

a) Apreciar os planos de atividade de natureza anual e plurianual;

b) Apreciar o relatório de atividades;

c) Emitir recomendações e pronunciar-se sobre os assuntos relacionados com a atividade da CP, E. P. E., que lhe sejam submetidos pelo presidente, pela maioria dos seus membros, ou cuja apreciação seja solicitada pelo conselho de administração.

CAPÍTULO IV

Tutela

Artigo 21.º

Orientações de gestão

1 — Cabe ao Governo definir, nos termos da lei, os objetivos gerais a prosseguir pela CP, E. P. E., de modo a assegurar a sua harmonização com as políticas globais e sectoriais definidas na lei.

2 — O Governo acompanha a evolução da situação da empresa, por forma a assegurar os níveis adequados da satisfação das necessidades da coletividade, a salvaguardar o seu equilíbrio económico-financeiro, de modo a garantir

a prossecução de adequadas políticas de modernização do transporte ferroviário.

Artigo 22.º

Intervenção tutelar

1 — A tutela económica e financeira da CP, E. P. E., é exercida pelos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes, sem prejuízo do respetivo poder de superintendência.

2 — A tutela abrange, nomeadamente:

a) A aprovação dos planos de atividades e de investimento, orçamentos e contas, assim como as dotações para capital, subsídios e indemnizações compensatórias, com exceção das reguladas pela via contratual nos termos da alínea c) do n.º 2 do artigo 9.º;

b) A aprovação da política de preços ou tarifas a praticar pela empresa, restrita ao serviço público de transporte de passageiros, nos termos constantes da legislação especial.

3 — A CP, E. P. E., está sujeita, nos termos gerais, ao controlo financeiro exercido pela Inspeção-Geral de Finanças, que tem por objeto averiguar da legalidade, economia, eficiência e eficácia da sua gestão.

CAPÍTULO V

Pessoal

Artigo 23.º

Estatuto

1 — O estatuto do pessoal da CP, E. P. E., é o regime do contrato individual de trabalho.

2 — A matéria relativa à contratação coletiva rege-se pela lei geral, incluindo pelo decreto-lei que aprova os presentes Estatutos.

CAPÍTULO VI

Transformação, fusão ou cisão

Artigo 24.º

Forma legal

A transformação da CP, E. P. E., bem como a respetiva fusão ou cisão, opera-se por decreto-lei, nos exatos termos nele estabelecidos, sem prejuízo do disposto nos artigos 9.º e 10.º do decreto-lei que aprova os presentes Estatutos.

CAPÍTULO VII

Da gestão financeira e patrimonial

Artigo 25.º

Princípios de gestão

1 — Na gestão financeira e patrimonial, a CP, E. P. E., aplica as regras legais, os princípios orientadores referidos no artigo 20.º do Decreto-Lei n.º 558/99, de 17 de dezembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 300/2007, de 23 de agosto, o disposto nestes Estatutos e os princípios de boa gestão empresarial.

2 — Os recursos da CP, E. P. E., devem ser aproveitados nos termos que melhor sirvam o equilíbrio económico da exploração, com vista a atingir o máximo de eficácia na sua contribuição para o desenvolvimento económico-social.

Artigo 26.º

Receitas

1 — É da exclusiva competência da CP, E. P. E., a cobrança de receitas provenientes da sua atividade ou que lhe sejam facultadas, nos termos dos presentes Estatutos ou da lei, bem como a realização de todas as despesas inerentes à prossecução do seu objeto.

2 — Constituem receitas da CP, E. P. E., nomeadamente, as seguintes:

a) As receitas resultantes da prestação de serviço de transporte ferroviário;

b) As receitas provenientes da prestação de outros serviços no âmbito das suas atividades;

c) Os rendimentos de bens próprios;

d) As participações e as dotações do Estado ou de outras entidades públicas e os subsídios e as compensações financeiras a atribuir, em razão da assunção de obrigações de serviço público;

e) O produto da alienação de bens próprios e da constituição de direitos sobre eles;

f) O produto da constituição de direitos sobre bens do domínio público à mesma afetos e da atribuição de concessões e de licença pelo uso dos mesmos bens;

g) As doações, heranças ou legados que lhe sejam destinados;

h) Quaisquer outros rendimentos ou valores que provenham da sua atividade ou que, por lei ou contrato, lhe devam pertencer.

Artigo 27.º

Plano de atividades e orçamento

1 — A CP, E. P. E., prepara para cada ano económico o plano de atividades, o orçamento e os planos de investimento e respetivas fontes de financiamento, que devem ser completados com os desdobramentos necessários para permitir a descentralização de responsabilidades e o adequado controlo de gestão.

2 — O orçamento deve incluir, entre outros, uma proposta fundamentada dos preços de transporte a praticar pela CP, E. P. E., no ano seguinte.

3 — Os projetos do plano de atividade, o orçamento anual e os planos de investimento, anuais e plurianuais, e respetivas fontes de financiamento, são elaborados com respeito pelos pressupostos macroeconómicos, pelas orientações estratégicas definidas nos termos do artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 558/99, de 17 de dezembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 300/2007, de 23 de agosto, e pelas diretrizes definidas pelo Governo, bem como, quando for o caso, por contratos de gestão ou por contratos-programa, e devem ser remetidos para aprovação até 30 de novembro do ano anterior, aos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes.

Artigo 28.º

Contabilidade

1 — A contabilidade da CP, E. P. E., deve responder às necessidades da gestão da empresa e permitir um controlo orçamental permanente, bem como a fácil verificação da correspondência entre os valores patrimoniais.

2 — A organização e execução da contabilidade e dos orçamentos e suas atualizações devem processar-se em conformidade com regulamentos a estabelecer de harmonia com os presentes Estatutos e demais legislação em vigor.

Artigo 29.º

Regime de reavaliação

1 — A CP, E. P. E., pode proceder à reavaliação do ativo imobilizado corpóreo próprio e dos bens do domínio público ferroviário afetos à sua atividade, usando como base o valor resultante de avaliações elaboradas por entidade independente, a selecionar de acordo com critérios previamente definidos por despacho conjunto dos membros do Governo responsáveis pela área das finanças e pelo sector dos transportes.

2 — A reavaliação deve reportar-se à data em que for efetuada e constar do balanço referente ao ano em que se integra.

3 — Aplica-se à reavaliação efetuada nos termos deste artigo o disposto nos artigos 3.º a 8.º do Decreto-Lei n.º 22/92, de 22 de fevereiro, com as necessárias adaptações.

Artigo 30.º

Provisões e reservas

1 — A CP, E. P. E., deve constituir provisões, reservas e fundos julgados necessários, sendo obrigatória a constituição da reserva legal, no valor de 5 % dos lucros de cada exercício.

2 — A reserva legal pode ser utilizada para cobrir eventuais prejuízos de exercício.

Artigo 31.º

Prestação de contas

A CP, E. P. E., elabora, com referência a 31 de dezembro do ano anterior, os documentos de prestação anual de contas, remetendo-os, nos prazos em que nas sociedades anónimas se deve proceder à disponibilização das contas aos acionistas, à Inspeção-Geral de Finanças e à Direção-Geral do Tesouro e Finanças que, após parecer, os submetem à apreciação dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes.

CAPÍTULO VIII

Disposições finais

Artigo 32.º

Participação

A CP, E. P. E., pode fazer parte de associações e organizações nacionais ou internacionais relacionadas com as atividades por ela exercidas e desempenhar neles as funções ou cargos para que seja eleita.

Decreto-Lei n.º 60/2012

de 14 de março

O objetivo europeu de limitar a dois graus Celsius as alterações climáticas globais até 2020 e mais além tem

orientado a política ambiental da União Europeia e levado à adoção de um conjunto de ações que visam a prossecução concertada daquele objetivo.

Neste sentido, e em conformidade com o Painel Intergovernamental de Mudanças Climáticas da Organização das Nações Unidas, a União Europeia identificou a captura e armazenamento geológico de CO_2 como uma tecnologia de transição suscetível de contribuir em 15% para a redução das emissões de gases com efeito de estufa no horizonte de 2030, tendo, em consequência, sido adotada a Diretiva n.º 2009/31/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril, relativa ao armazenamento geológico de dióxido de carbono.

O maior incentivo à implantação desta tecnologia virá do regime do comércio europeu de licenças de emissão (CELE). O CO_2 capturado e armazenado em condições de segurança, de acordo com o quadro legislativo da União Europeia, será considerado não emitido no âmbito daquele regime.

O presente diploma transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2009/31/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril, e procede ao enquadramento geral da atividade de armazenamento geológico de CO_2 . Para o efeito, é estabelecida a distinção entre concessão de armazenamento, cujo objeto consiste no exercício de poderes de aproveitamento do reservatório geológico, e autorização para operar as instalações de injeção de superfície, que consiste na permissão de realização da operação de armazenamento e se encontra igualmente regulada pelo Regime de Exercício da Atividade Industrial (REAI).

O presente diploma define ainda as condições de acesso aos locais de armazenamento com base no princípio de que qualquer entidade cujos processos industriais possibilitem a utilização da tecnologia de captura e armazenamento de CO_2 em conformidade com os parâmetros legalmente estabelecidos, tem direito de acesso, de forma transparente e não discriminatória, a essas infraestruturas.

Numa ótica de licenciamento integrado e simplificação e articulação de procedimentos, a licença prevista no presente diploma para a atividade de armazenamento geológico de CO_2 integra, igualmente, o título de uso privativo do domínio público hídrico.

Por último, são introduzidas alterações em diversos diplomas com o objetivo de possibilitar as atividades de captura, transporte e armazenamento geológico de CO_2 : (i) no Regime Jurídico Relativo à Prevenção e Controlo Integrados da Poluição (PCIP), no que respeita à necessidade de licença ambiental; (ii) no Regime Jurídico de Avaliação de Impacto Ambiental (AIA), relativamente à exigência de realização de um estudo de impacto ambiental; e (iii) no regime jurídico da responsabilidade por danos ambientais, que obriga à prestação de uma garantia financeira.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprio da Regiões Autónomas.

Assim:

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

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objeto

O presente diploma transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2009/31/CE, do Parlamento Europeu

e do Conselho, de 23 de abril, relativa ao armazenamento geológico de dióxido de carbono, e estabelece o regime jurídico da atividade de armazenamento geológico de dióxido de carbono (CO_2).

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1 — O presente diploma aplica-se:

- a) Ao território nacional, incluindo o mar territorial e zona contígua;
- b) À zona económica exclusiva;
- c) À plataforma continental.

2 — As zonas referidas no n.º 1 são interpretadas em conformidade com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 10 de dezembro de 1982.

3 — O presente diploma não se aplica ao armazenamento geológico de CO_2 em quantidades totais de armazenamento inferiores a 100 000 toneladas, quando destinado à investigação, desenvolvimento ou ensaio de novos produtos e processos.

4 — O disposto no presente diploma não prejudica o disposto na Lei da Água, aprovada pela Lei n.º 58/2005, de 29 de dezembro, e alterada pelo Decreto-Lei n.º 245/2009, de 22 de setembro, no regime de utilização dos recursos hídricos, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 226-A/2007, de 31 de maio, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 391-A/2007, de 21 de dezembro, 93/2008, de 4 de junho, 107/2009, de 15 de maio, 137/2009, de 8 de junho, 245/2009, de 22 de setembro, e 82/2010, de 2 de julho, e na demais legislação específica aplicável à utilização dos recursos hídricos no espaço marítimo.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente diploma, entende-se por:

- a) «Alteração substancial»: qualquer alteração não prevista na operação de armazenamento que possa ter efeitos significativos no ambiente ou na saúde humana;
- b) «Anexo de armazenamento»: conjunto das instalações de superfície e de injeção necessárias ao armazenamento geológico de CO_2 ;
- c) «Anomalia significativa»: qualquer anomalia nas operações de injeção ou armazenamento ou nas condições do próprio complexo de armazenamento que implique risco de fuga ou risco para o ambiente ou para a saúde humana;
- d) «APA»: Agência Portuguesa do Ambiente;
- e) «Armazenamento geológico de CO_2 »: injeção acompanhada de armazenamento de fluxos de CO_2 em formações geológicas subterrâneas;
- f) «Coluna de água»: quantidade de água verticalmente contínua desde a superfície até aos sedimentos do fundo de uma massa de água;
- g) «Complexo de armazenamento»: o reservatório de armazenamento e as formações de confinamento secundário, correspondentes aos domínios geológicos vizinhos que possam ter efeito na integridade e na segurança globais do armazenamento;
- h) «Concessão de armazenamento»: contrato celebrado entre o Estado e um operador, nos termos do presente diploma, que habilita ao exercício da atividade de armazenamento geológico de CO_2 num reservatório de arma-

zenamento definido e que especifica as condições em que a mesma se pode realizar;

i) «DGEG»: a Direção-Geral de Energia e Geologia;

j) «Encerramento de um local de armazenamento»: cessação definitiva da injeção de CO_2 no reservatório de armazenamento em questão;

k) «Fluxo de CO_2 »: corrente de substâncias que resulta dos processos de captura de CO_2 ;

l) «Formação geológica»: unidade lito-estratigráfica com características próprias, na qual podem ser identificadas e cartografadas camadas litológicas distintas;

m) «Fuga»: qualquer libertação de CO_2 do complexo de armazenamento;

n) «Licença de pesquisa»: licença que habilita ao exercício da atividade de pesquisa de formações geológicas para armazenamento de CO_2 e especifica as condições em que esta se pode realizar;

o) «Local de armazenamento»: volume delimitado numa formação geológica utilizada para o armazenamento geológico de CO_2 , constituído pelo reservatório de armazenamento e o anexo de armazenamento;

p) «Medidas corretivas»: medidas destinadas a corrigir anomalias significativas ou colmatar fugas, a fim de prevenir ou fazer cessar a libertação de CO_2 do complexo de armazenamento;

q) «Migração»: movimento de CO_2 dentro do complexo de armazenamento;

r) «Operador»: pessoa singular ou coletiva, pública ou privada, que, nos termos da legislação nacional, satisfaz um dos seguintes requisitos:

i) Opera ou controla um ou mais locais de armazenamento de CO_2 ;

ii) Tem poder económico delegado decisivo sobre o funcionamento técnico de um local de armazenamento de CO_2 ;

s) «Pesquisa»: avaliação de potenciais complexos de armazenamento para efeitos de armazenamento geológico de CO_2 , por meio de métodos diretos de pesquisa do subsolo, como sondagens, para obter dados acerca dos estratos geológicos no potencial complexo de armazenamento e, se for caso disso, a realização de ensaios de injeção, a fim de caracterizar o local de armazenamento;

t) «Pluma de CO_2 »: volume de CO_2 em dispersão na formação geológica;

u) «Pós-encerramento»: período que se segue ao encerramento de um local de armazenamento, compreendendo o período após a transferência da responsabilidade para a DGEG;

v) «Rede de transporte»: rede de condutas ou gasodutos, compreendendo as estações de bombagem associadas, para o transporte de CO_2 até ao local de armazenamento;

w) «Reservatório de armazenamento»: volume delimitado numa formação geológica utilizada para o armazenamento geológico de CO_2 ;

x) «Resíduo»: qualquer substância ou objeto de que o detentor se desfaz ou tem a intenção ou a obrigação de se desfazer;

y) «Risco significativo»: combinação da probabilidade da ocorrência de danos e da magnitude dos mesmos que não possa ser ignorada sem pôr em causa a finalidade do presente diploma no que respeita ao local de armazenamento em questão;

z) «Transporte»: a atividade de transporte de CO_2 desde o local da captura até às instalações de armazenamento;

aa) «Unidade hidráulica»: espaço poroso hidraulicamente ligado, em que pode ser observada transmissão de pressão

a um nível mensurável por meios técnicos e que é delimitado por barreiras de fluxo (falhas, massas de sal, limites litológicos, acunhamento dos estratos ou afloramentos da formação).

Artigo 4.º

Armazenamento geológico

1 — O armazenamento geológico de CO_2 tem por objetivo:

a) Contribuir para a luta contra as alterações climáticas, através do confinamento permanente de CO_2 , de modo a impedir ou a eliminar, na maior medida possível, os efeitos negativos e os riscos para o ambiente e para a saúde humana;

b) O aproveitamento tecnológico do CO_2 , de harmonia com o estado da evolução tecnológica e em conformidade com as orientações ambientais.

2 — O membro do Governo responsável pela área dos recursos geológicos pode, sob proposta da DGEG, determinar as zonas do território nas quais é permitida a seleção de locais de armazenamento de CO_2 , bem como as zonas nas quais o mesmo fica interdito, para além das situações previstas no n.º 3.

3 — Não é permitido o armazenamento de CO_2 :

a) Em locais cujo complexo de armazenamento ultrapasse os limites territoriais do território nacional, em conformidade com o âmbito de aplicação do presente diploma previsto no artigo 1.º;

b) Na coluna de água.

Artigo 5.º

Formações geológicas

1 — As formações geológicas com aptidão para o armazenamento geológico de CO_2 existentes no território definido no n.º 1 do artigo 2.º são qualificadas como depósitos minerais, em conformidade com o disposto no n.º 2 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 88/90, de 16 de março, e no n.º 1 do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 90/90, de 16 de março, integrando o domínio público do Estado, nos termos da alínea a) do n.º 2 do artigo 1.º deste diploma.

2 — A revelação e aproveitamento das formações geológicas com aptidão para o armazenamento geológico de CO_2 regem-se pelo disposto no presente diploma e, subsidiariamente, pelo Decreto-Lei n.º 88/90, de 16 de março.

Artigo 6.º

Autoridade competente

A competência para a prática dos atos previstos no presente diploma é do membro do Governo responsável pela área dos recursos geológicos e da DGEG, nos termos do artigo 7.º, sem prejuízo das competências em matérias conexas legalmente cometidas a outras entidades.

Artigo 7.º

Competências

1 — Compete ao membro do Governo responsável pela área dos recursos geológicos:

a) Outorgar os contratos de concessão de armazenamento;

b) Determinar a extinção das concessões, nos termos previstos no presente diploma;

c) Aprovar a transferência de responsabilidade do operador para a DGEG;

d) Arbitrar os conflitos relativos ao acesso às redes de transporte para locais de armazenamento, nos termos do artigo 41.º do presente decreto-lei;

e) Decidir, em caso de se verificar uma incompatibilidade de direitos da mesma natureza ou de natureza distinta, no âmbito dos recursos geológicos, sobre uma mesma área, qual a atividade que deve prevalecer;

f) Determinar o montante do Fundo de Reserva, previsto no n.º 1 do artigo 22.º, que o operador coloca à disposição da DGEG para a concretização da transferência de responsabilidade.

2 — Compete à DGEG:

a) Atribuir licenças de pesquisa;

b) Verificar a capacidade financeira do candidato ou titular de uma concessão de armazenamento, bem como a capacidade técnica do pessoal que opera as suas instalações;

c) Aprovar os planos de trabalhos na fase de pesquisa e os planos de operação na fase de armazenamento;

d) Aprovar o projeto de qualquer sondagem que intercepe o complexo de armazenamento;

e) Aprovar o projeto de encerramento definitivo de qualquer sondagem que intercepe o complexo de armazenamento;

f) Aprovar os planos de encerramento provisório e definitivo e de pós-encerramento, bem como as suas revisões;

g) Aprovar o plano de monitorização e suas revisões;

h) Aprovar o plano de medidas corretivas de anomalias significativas e suas revisões;

i) Realizar as inspeções ordinárias e extraordinárias que possibilitem a avaliação do cumprimento das condições contratuais, em qualquer fase do projeto;

j) Autorizar o encerramento do local de armazenamento;

k) Assumir as funções de responsável pelo local de armazenamento na fase de pós-encerramento, depois de verificar a satisfação das condições de abandono pelo concessionário;

l) Organizar e manter um registo das concessões de armazenamento em operação, bem como dos locais encerrados;

m) Compatibilizar a atribuição de direitos previstos no presente diploma com outros direitos mineiros outorgados ou a outorgar sobre a mesma área;

n) Disponibilizar ao público a informação relativa à atividade nos termos da legislação aplicável;

o) Notificar a Comissão Europeia o regime contraordenacional da atividade regulada por este decreto-lei, bem como qualquer alteração subsequente;

p) Enviar, trienalmente, o relatório sobre aplicação do presente diploma, bem como o registo referido na alínea b) do n.º 5 do artigo 52.º;

q) Definir normas técnicas de realização das operações e execução dos contratos sempre que considere necessário e oportuno;

r) Incentivar, promover e apoiar a melhoria do conhecimento do território com o objetivo de avaliar a capacidade de armazenamento geológico de CO_2 disponível;

s) Comunicar à Autoridade Nacional de Proteção Civil a localização dos reservatórios de armazenamento, sempre que estes estejam situados em litosfera continental, bem como cópia do documento de caracterização e avaliação.

CAPÍTULO II

Fases da atividade

Artigo 8.º

Acesso à atividade

1 — Os interessados podem requerer à DGEG:

a) A atribuição de uma licença de pesquisa de volumes definidos de subsolo para o armazenamento de CO₂ em formações geológicas, a qual pode abranger a monitorização de ensaios de injeção;

b) A atribuição de concessão de armazenamento de CO₂ em volumes definidos de formações geológicas que satisfaçam os critérios de aceitação definidos nos n.ºs 1 e 2 do artigo 9.º

2 — A atribuição dos direitos referidos no n.º 1 pode igualmente ser efetuada na sequência de procedimento concursal.

3 — O procedimento concursal para a atribuição dos direitos referidos no n.º 1 é realizado com base em critérios objetivos, públicos e transparentes, sendo promovido pelo membro do Governo responsável pela área dos recursos geológicos, a quem compete aprovar as peças do procedimento.

4 — O procedimento concursal rege-se pelo regime previsto no presente diploma, pelas peças do procedimento e pelos princípios gerais da contratação pública, devendo o respetivo anúncio ser publicado no *Diário da República* e no *Jornal Oficial da União Europeia*.

5 — Caso seja apresentado mais de um requerimento para atribuição de licença de pesquisa relativamente a volumes que se interpenetrem, total ou parcialmente, a DGEG pode iniciar um processo negocial com o objetivo de obter uma solução consensual entre as partes.

6 — Não sendo possível assegurar a compatibilidade referida no número anterior, a DGEG submete à aprovação do membro do Governo responsável pela área dos recursos geológicos a proposta que se apresentar mais favorável para o Estado, com base em critérios objetivos, públicos e não discriminatórios.

7 — A outorga de direitos de pesquisa ou de concessão de armazenamento ao abrigo do presente diploma não impede a atribuição de direitos sobre outros recursos geológicos que ocorram na mesma área, desde que assegurada a sua compatibilidade pela DGEG.

8 — No caso de incompatibilidade absoluta, quer espacial quer temporalmente, cabe ao membro do Governo responsável pela área dos recursos geológicos, sob proposta da DGEG, definir qual a atividade prevalecente, cabendo ao respetivo titular suportar a eventual indemnização aos titulares das atividades preteridas.

9 — Para efeitos do disposto no número anterior, deve ser tido em conta, designadamente, o Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo (POEM), sempre que esteja em causa a utilização do domínio público marítimo.

Artigo 9.º

Caracterização e avaliação

1 — Uma formação geológica só deve ser selecionada como reservatório de armazenamento se, nas condições de utilização propostas, não houver risco significativo de fuga nem riscos significativos para o ambiente ou a saúde humana.

2 — A adequação de uma formação geológica a reservatório de armazenamento é determinada por meio da caracteriza-

ção e da avaliação do potencial complexo de armazenamento e da zona circundante, segundo os critérios especificados no anexo I ao presente diploma, do qual faz parte integrante.

Artigo 10.º

Encerramento de local de armazenamento

1 — A DGEG pode autorizar o encerramento de um local de armazenamento:

a) Se se mostrarem verificadas as condições aplicáveis previstas no contrato de concessão, nomeadamente, ter sido atingida a sua capacidade de armazenamento;

b) A pedido justificado do operador.

2 — A DGEG pode ainda proceder ao encerramento, se assim o decidir, após a resolução da concessão de armazenamento, nos termos do n.º 5 do artigo 23.º

Artigo 11.º

Pós-encerramento

1 — Após o encerramento, nos termos das alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 10.º, o operador mantém-se responsável pelo local de armazenamento, nos termos previstos no artigo 37.º

2 — A responsabilidade do operador referida no número anterior tem por base um plano de pós-encerramento, aprovado pela DGEG, elaborado segundo as melhores práticas e de acordo com os requisitos constantes do anexo II ao presente diploma, do qual faz parte integrante.

3 — As obrigações de pós-encerramento transferem-se para a DGEG caso esta assim o entenda, na sequência da resolução da concessão de armazenamento, nos termos do n.º 5 do artigo 23.º, ou nos casos previstos no artigo 38.º

CAPÍTULO III

Pesquisa

Artigo 12.º

Pedido de atribuição de direitos de pesquisa

1 — Os pedidos de atribuição de direitos de pesquisa são apresentados à DGEG e devem incluir, pelo menos, os seguintes elementos:

- a) Nome e endereço do potencial operador;
- b) Informação que comprove a sua capacidade técnica e capacidade financeira;
- c) Identificação do volume do subsolo a pesquisar, fundamentado no conhecimento geológico da área;
- d) Plano geral dos estudos e dos trabalhos a executar;
- e) Volume de investimento previsto e modelo de financiamento.

2 — A DGEG, após a audição do interessado, pode propor o indeferimento da pretensão nos seguintes casos:

- a) Se considerar que não estão garantidas as condições de viabilidade do projeto ou da sua conveniente execução;
- b) Por razões de interesse público.

3 — Durante o prazo de validade da licença, não podem ser atribuídos direitos a outra entidade para

pesquisa ou armazenamento geológico de CO_2 , bem como para qualquer outra atividade incompatível com a pesquisa, que abranjam, no todo ou em parte, a área da licença.

4 — Não se verificando as condições enunciadas no n.º 2, a DGEG notifica o requerente para proceder ao pagamento da taxa devida pela atribuição da licença, nos termos do artigo 51.º, e, uma vez este realizado, procede à publicação no sítio na Internet da DGEG, através do qual dá conhecimento público do conteúdo do requerimento e convida todos os interessados a apresentar reclamações, devidamente fundamentadas, no prazo de 30 dias úteis.

5 — Concluído o processo, a DGEG, no prazo de 90 dias úteis contados do termo do período a que se refere o número anterior, submete à decisão do membro do Governo responsável pela área dos recursos geológicos a pretensão formulada, instruída com o seu parecer.

Artigo 13.º

Licença de pesquisa de formações geológicas

1 — A licença para pesquisa de formações geológicas com aptidão para o armazenamento de CO_2 é limitada aos volumes definidos do subsolo, delimitados em planta por uma linha poligonal e em profundidade por um dos métodos seguintes:

- a) Uma cota máxima e uma cota mínima;
- b) Por dois horizontes de transição lito-estratigráfica.

2 — A validade da licença não deve exceder o período necessário para realizar a pesquisa para a qual foi concedida, nunca devendo ser superior a cinco anos.

3 — A validade prevista no número anterior pode ser prorrogada, até ao máximo de 3 anos, se a duração inicialmente prevista se revelar insuficiente para a comprovação dos critérios constantes do anexo I ao presente diploma, do qual faz parte integrante, e se o plano de pesquisa tiver sido cumprido.

4 — O titular de uma licença de pesquisa tem o direito exclusivo a pesquisar o potencial complexo de armazenamento de CO_2 para o volume do subsolo definido de acordo com o previsto no n.º 1.

5 — Concluída a pesquisa, cumpridas todas as obrigações e condições previstas na licença e comprovada, nos termos do presente diploma, a aptidão para armazenamento de CO_2 do complexo investigado, o seu titular tem direito, no prazo de 45 dias úteis, a requerer a outorga da concessão de armazenamento.

Artigo 14.º

Conteúdo da licença de pesquisa

1 — A licença emitida deve conter:

- a) A identificação do titular dos direitos;
- b) A delimitação do volume do subsolo abrangido;
- c) O período inicial de vigência da licença e eventual prorrogação;
- d) O prazo de início dos trabalhos de pesquisa;
- e) O programa geral de trabalhos e plano de investimentos;
- f) A periodicidade da apresentação de planos e relatórios da atividade;
- g) Os fundamentos para a revogação da licença, nos termos do artigo 16.º

2 — Da licença podem constar condições especiais relativas a outros direitos e obrigações da entidade licenciada, nomeadamente:

- a) Prémio a pagar ao Estado;
- b) Programa de emprego de mão-de-obra e sua formação profissional;
- c) Autorização para atribuição de direitos para a mesma área sobre outros recursos geológicos a outros requerentes, desde que comprovada a compatibilidade do seu aproveitamento com o armazenamento geológico de CO_2 e como disposto na legislação aplicável à utilização e à salvaguarda da qualidade dos recursos hídricos;
- d) Técnicas e equipamentos a utilizar.

3 — A DGEG publica no seu sítio na Internet a licença, contendo os seus elementos essenciais, para conhecimento público.

Artigo 15.º

Obrigações decorrentes da licença de pesquisa

1 — Constituem obrigações do titular da licença de pesquisa:

- a) Iniciar os trabalhos no prazo previsto na licença;
- b) Executar os trabalhos de acordo com o programa aprovado;
- c) Indemnizar terceiros por todos os danos que lhes sejam causados em virtude do exercício da sua atividade e executar as medidas de segurança prescritas pelas autoridades competentes;
- d) Obter todas as autorizações, licenças e títulos adicionais exigíveis nos termos da lei;
- e) Submeter à DGEG os programas e relatórios de progresso dos trabalhos, de acordo com os prazos e especificações por esta estabelecida ou previstos na licença, e comunicar-lhe prontamente todos os factos relevantes para o conhecimento geológico da área abrangida;
- f) Conservar devidamente os testemunhos de sondagens e entregá-los, adequadamente acondicionados e classificados, ao Laboratório Nacional de Energia e Geologia, I. P., no termo da vigência da licença, salvo se desta resultar a atribuição de uma concessão de armazenamento, caso em que os testemunhos permanecem à guarda do concessionário.

Artigo 16.º

Extinção e transmissão da licença de pesquisa

1 — A licença de pesquisa extingue-se por caducidade ou por revogação.

2 — A extinção da licença por caducidade ocorre:

- a) Pelo decurso do prazo previsto na licença;
- b) Por dissolução ou insolvência do titular da licença.

3 — A licença pode ser revogada pela DGEG quando o seu titular faltar ao cumprimento das obrigações previstas no presente diploma ou de alguma das condições previstas na licença.

4 — A transmissão da licença de pesquisa depende de autorização prévia da DGEG, podendo ser concedida nos casos em que se mantenham os pressupostos que determinaram a atribuição da licença.

CAPÍTULO IV

Armazenamento

Artigo 17.º

Atribuição de direitos de armazenamento

1 — O contrato de concessão de armazenamento em formações geológicas com aptidão para o confinamento de CO_2 é outorgado para volumes definidos.

2 — Cada local de armazenamento deve ter um único operador.

3 — A atribuição de uma concessão para armazenamento é dada, prioritariamente, ao detentor dos direitos de pesquisa do referido local, desde que:

- a) A pesquisa se encontre concluída;
- b) Todas as condições estabelecidas na licença de pesquisa tenham sido cumpridas;
- c) O pedido de concessão de armazenamento tenha sido apresentado durante o período de validade da licença de pesquisa e dentro do prazo previsto no n.º 5 do artigo 13.º

4 — O prazo de duração de uma concessão de armazenamento, bem como o das suas eventuais prorrogações, é fixado no contrato de concessão, devendo ter a duração necessária à utilização plena da capacidade de armazenamento da formação geológica investigada e à boa execução de todas as fases do projeto.

5 — Não são permitidos usos mutuamente incompatíveis num local de armazenamento.

Artigo 18.º

Fases da atribuição de direitos de armazenamento

1 — O pedido de concessão de armazenamento é apresentado à DGEG e deve incluir, pelo menos, os seguintes dados:

- a) Nome e endereço do potencial operador;
- b) Prova da habilitação técnica e capacidade financeira do potencial operador;
- c) Caracterização do reservatório e do complexo de armazenamento e avaliação da segurança prevista para o armazenamento, nos termos do anexo I ao presente diploma, do qual faz parte integrante;
- d) Quantidade total de CO_2 a injetar e armazenar, juntamente com as previsões da sua origem e métodos de transporte, a composição dos fluxos de CO_2 , os caudais e pressões de injeção e a localização das instalações de injeção;
- e) Prazo de duração da concessão e eventuais prorrogações;
- f) Calendário de execução do projeto;
- g) Plano de monitorização elaborado de acordo com os requisitos estabelecidos no anexo II ao presente diploma, do qual faz parte integrante.

2 — O pedido de licença de estabelecimento do anexo de armazenamento é apresentado à DGEG e deve incluir os elementos instrutórios constantes da secção 1 do anexo IV do Decreto-Lei n.º 209/2008, de 29 de outubro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 24/2010, de 25 de março, para os estabelecimentos industriais do tipo 1 abrangidos pela licença ambiental, bem como:

- a) Requisitos a cumprir pela operação de armazenamento, quantidade total de CO_2 autorizado para armaze-

namento geológico, limites de pressão do reservatório e caudais e pressões máximas de injeção;

b) Requisitos aplicáveis à composição e ao procedimento de aceitação do fluxo de CO_2 , nos termos do artigo 31.º, bem como, se necessário, outros requisitos aplicáveis à injeção e ao armazenamento, em especial os destinados a evitar anomalias significativas;

c) Descrição das medidas de prevenção de anomalias;

d) Uma proposta de plano de monitorização, nos termos do n.º 2 do artigo 32.º;

e) Descrição das medidas de prevenção de anomalias significativas;

f) Uma proposta de plano de medidas corretivas, nos termos do n.º 3 do artigo 35.º;

g) Uma proposta de plano provisório de pós-encerramento, nos termos do n.º 2 do artigo 37.º

3 — A exploração de um local de armazenamento somente se pode iniciar após:

- a) O requerente ter em seu poder todos os títulos válidos necessários ao exercício da atividade;
- b) Prova de que a garantia financeira ou outro instrumento equivalente, previstos no artigo 21.º, são válidos e eficazes antes do início da injeção.

Artigo 19.º

Condições de atribuição de uma concessão de armazenamento

O membro do Governo responsável pela área dos recursos geológicos outorga, em representação do Estado, o contrato de concessão de armazenamento depois de ponderar o parecer da Comissão Europeia sobre o projeto de contrato de concessão, emitido nos termos do artigo 53.º, e se, com base no pedido apresentado nos termos do n.º 1 do artigo 18.º e em quaisquer outras informações relevantes, se verificam as seguintes condições:

- a) Cumprimento dos requisitos previstos no presente diploma e demais legislação aplicável;
- b) O operador reúne as condições necessárias para a exploração e supervisão do local de armazenamento e assume a obrigação de dar formação e atualização profissional e técnica ao pessoal de operação;
- c) No caso de haver mais de um reservatório na mesma unidade hidráulica, as eventuais interações das respetivas pressões são tais que ambos os locais satisfazem simultaneamente os requisitos previstos no presente decreto-lei.

Artigo 20.º

Conteúdo do contrato de concessão de armazenamento

O contrato de concessão de armazenamento deve conter, pelo menos, os seguintes elementos:

- a) Nome e endereço do operador;
- b) Localização e delimitação precisas do reservatório e do complexo de armazenamento, bem como informação sobre a sua unidade hidráulica;
- c) Obrigatoriedade de cumprimento do plano de monitorização aprovado no processo de atribuição de licença de estabelecimento do local de armazenamento;
- d) Obrigação de aplicar o plano e requisitos aplicáveis à sua atualização, nos termos do artigo 32.º;

e) Requisitos relativos à comunicação de informações prevista no artigo 33.º;

f) Obrigação de notificar a DGEG em caso de fugas ou de anomalias significativas;

g) Plano de medidas corretivas aprovado e obrigação de aplicar o plano em caso de fugas ou de anomalias significativas, nos termos do artigo 35.º;

h) Condições de encerramento e plano provisório de pós-encerramento aprovado, previsto no artigo 37.º;

i) Obrigações de alteração, revisão, atualização e retirada da licença de estabelecimento do anexo de armazenamento e concessão de armazenamento, nos termos do artigo 23.º;

j) Obrigação de manutenção da garantia financeira ou outro instrumento equivalente, nos termos do artigo 21.º;

k) Renda de superfície e contrapartidas para o Estado que tenham sido acordadas;

l) Convenção de arbitragem, caso tenha sido acordada.

Artigo 21.º

Garantia financeira

1 — O operador de um local de armazenamento assegura, através de garantia financeira ou instrumento equivalente, a existência de meios financeiros para o cumprimento de todas as obrigações decorrentes da concessão outorgada nos termos no presente diploma e da atribuição da licença de estabelecimento do armazém de armazenamento, incluindo os requisitos relativos ao encerramento e ao pós-encerramento e, ainda, as eventuais obrigações decorrentes da inclusão dos locais de armazenamento no âmbito de aplicação do Decreto-Lei n.º 233/2004, de 14 de dezembro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 243-A/2004, de 31 de dezembro, 230/2005, de 29 de dezembro, 72/2006, de 24 de março, 154/2009, de 6 de julho, 30/2010, de 8 de abril, e 93/2010, de 27 de julho.

2 — A garantia prevista no número anterior é independente da garantia financeira prevista no Decreto-Lei n.º 147/2008, de 29 de julho, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 245/2009, de 22 de setembro, e 29-A/2011, de 1 de março, e da relativa à responsabilidade ambiental, mas deve tomar em consideração as coberturas por esta asseguradas, bem como quaisquer outras garantias, para evitar sobreposições ou riscos não cobertos.

3 — No caso de o operador optar por integrar todas as garantias exigíveis numa única, esta deve especificar a repartição entre os montantes correspondentes às obrigações decorrentes do presente diploma e às decorrentes de outros regimes jurídicos.

4 — As garantias financeiras previstas nos números anteriores devem encontrar-se válidas e eficazes antes do início da injeção.

5 — A garantia financeira deve ser periodicamente adaptada com vista a ter em conta as alterações dos riscos de fuga avaliados e dos custos estimados de todas as obrigações decorrentes da concessão outorgada nos termos do presente decreto-lei e licença de estabelecimento do armazém de armazenamento.

6 — A garantia financeira ou o instrumento equivalente a que se refere o n.º 1 devem permanecer válidos e eficazes:

a) Após o encerramento do local de armazenamento por força das alíneas a) ou b) do n.º 1 do artigo 10.º, até à transferência de responsabilidade para a DGEG, nos termos do artigo 38.º;

b) Após a resolução do contrato de concessão, nos termos do n.º 3 do artigo 28.º;

i) Até ser outorgada nova concessão de armazenamento;

ii) Se o local for encerrado por força do n.º 2 do artigo 10.º, até à transferência de responsabilidade prevista no n.º 13 do artigo 38.º, desde que tenham sido cumpridas as obrigações financeiras referidas no artigo seguinte.

Artigo 22.º

Fundo de reserva

1 — Antes de ser efetuada a transferência de responsabilidade nos termos do artigo 38.º, o operador põe à disposição da DGEG uma contribuição financeira, sob a forma de um Fundo de Reserva.

2 — A contribuição do operador é determinada pelo membro do Governo responsável pela área dos recursos geológicos e deve ter em conta os critérios referidos no anexo I ao presente diploma, do qual faz parte integrante, e os elementos relativos ao histórico do armazenamento de CO₂ que sejam pertinentes para determinar as obrigações pós-transferência e cobrir o custo previsto da monitorização durante um período não inferior a 30 anos.

3 — A contribuição prevista nos números anteriores pode ser utilizada para cobrir os custos suportados pela DGEG para garantir que o CO₂ fique completa e permanentemente confinado ao reservatório após a transferência de responsabilidade.

4 — A DGEG pode impor diretrizes emanadas da Comissão Europeia para o cálculo dos custos a que se refere o n.º 1.

Artigo 23.º

Alteração, revisão, atualização e retirada da licença de estabelecimento do anexo de armazenamento e concessão de armazenamento

1 — O operador deve informar a DGEG de quaisquer alterações previstas para a operação do local de armazenamento, incluindo as que digam respeito ao operador.

2 — A autoridade competente atualiza a licença de estabelecimento do local de armazenamento, após pronúncia da Agência Portuguesa para o Ambiente (APA) e, quando aplicável, da entidade responsável pela administração do domínio público hídrico, quando a alteração não configure uma alteração substancial ao abrigo do regime da prevenção e controlo integrados de poluição.

3 — Qualquer alteração substancial implica uma adenda ao contrato de concessão de armazenamento ou a aprovação de novo plano da operação de armazenamento, nos termos no presente diploma.

4 — Aos casos previstos no número anterior aplicam-se o ponto 21 do anexo I e o ponto 13 do anexo II do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 69/2003, de 4 de abril, pela Lei n.º 12/2004, de 30 de março, e pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de novembro.

5 — A DGEG, sem prejuízo do regime geral de licenciamento da atividade industrial, aprecia e, se necessário, atualiza a licença de estabelecimento ou, em último recurso, propõe ao membro do Governo responsável pela área dos recursos geológicos a resolução do contrato de concessão de armazenamento:

a) Se for notificada ou tomar conhecimento de fugas ou anomalias significativas, nos termos do n.º 1 do artigo 35.º;

b) Se os relatórios apresentados nos termos do artigo 33.º ou as inspeções ambientais efetuadas nos termos do artigo 34.º evidenciarem incumprimento das condições do plano de operação aprovado ou o risco de fugas ou de anomalias significativas;

c) Se tiver conhecimento de que o operador infringiu as condições de operação de qualquer outro modo;

d) Se tal se afigurar necessário, com base nas últimas descobertas científicas ou no progresso tecnológico;

e) Independentemente do disposto nas alíneas a) a d), até cinco anos após a data de celebração do contrato e, posteriormente à primeira apreciação, de dez em dez anos.

6 — Se a concessão for retirada nos termos do número anterior, a DGEG pode, nos termos do artigo 8.º, lançar um procedimento concursal que vise a celebração de novo contrato de concessão de armazenamento ou, em alternativa, encerrar o local de armazenamento.

7 — No caso de retirada da concessão nos termos do n.º 5 e até ser celebrado novo contrato de concessão de armazenamento, a DGEG, caso decida prosseguir as injeções de CO₂, assume, direta ou indireta e temporariamente, todas as obrigações legais relativas a:

a) Critérios de aceitação dos fluxos de CO₂;

b) Monitorização e medidas corretivas nos termos estabelecidos no presente diploma;

c) Devolução de licenças em casos de fuga, nos termos do Decreto-Lei n.º 233/2004, de 14 de dezembro;

d) Medidas de prevenção e reparação previstas n.º 1 do artigo 14.º e no n.º 1 do artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 147/2008, de 29 de julho.

8 — A DGEG cobra ao anterior operador todos os custos suportados, inclusive através do recurso à garantia financeira prevista no artigo 21.º

9 — Em caso de encerramento do local de armazenamento nos termos do n.º 2 do artigo 10.º, aplica-se o n.º 5 do artigo 37.º

Artigo 24.º

Transmissão da posição contratual

1 — Quando o titular pretender transmitir a sua posição contratual deve solicitar autorização prévia, em requerimento dirigido ao membro do Governo responsável pela área dos recursos geológicos e entregue na DGEG, indicando expressamente:

a) A entidade à qual pretende transmitir a sua posição contratual;

b) Os motivos determinantes da sua pretensão;

c) As condições de transmissão.

2 — Ao requerimento deve ser junta declaração do transmissário de que aceita as condições indicadas, acompanhada de elementos demonstrativos da sua capacidade técnica e financeira.

3 — A DGEG aprecia os motivos determinantes da pretensão e as condições de transmissão, verifica se a transmissória tem comprovada competência técnica e capacidade financeira, colhe os elementos adicionais que entender necessários e submete o requerimento a decisão do membro do Governo responsável pela área dos recursos geológicos, acompanhado do seu parecer devidamente fundamentado.

4 — Se o requerimento for deferido, são notificados o requerente e o transmissário para a celebração do contrato de cessão da posição contratual.

Artigo 25.º

Extinção do contrato de concessão de armazenamento

1 — O contrato de concessão de armazenamento extingue-se por qualquer uma das causas seguintes:

a) Caducidade;

b) Por acordo entre o Estado e a concessionária;

c) Por resolução pelo Estado;

d) Por resgate.

2 — A extinção implica a caducidade da licença ambiental e de todos os outros títulos, direitos e obrigações da concessionária relativos à concessão, com exceção do expressamente salvaguardado no presente diploma, designadamente as obrigações no encerramento e pós-encerramento previstas no artigo 37.º

Artigo 26.º

Caducidade

O contrato de concessão caduca:

a) Pelo decurso do prazo de vigência e efetivação da transferência da responsabilidade a que se refere o artigo 38.º;

b) Por dissolução ou insolvência do concessionário.

Artigo 27.º

Extinção por acordo

O contrato de concessão pode extinguir-se por acordo entre as partes.

Artigo 28.º

Resolução por iniciativa do Estado

1 — O membro do Governo responsável pela área dos recursos geológicos pode determinar a resolução do contrato de concessão de armazenamento sempre que se verifique o não cumprimento das obrigações legais ou contratuais ou ainda no caso previsto no n.º 5 do artigo 23.º, por despacho fundamentado, o qual é comunicado ao concessionário e publicado no sítio da Internet da DGEG.

2 — O despacho referido no número anterior é emitido sob proposta da DGEG, formulada após o decurso do prazo de exercício o direito de audiência prévia pelo concessionário.

3 — A resolução determinada nos termos deste artigo determina a perda a favor do Estado da garantia financeira prestada nos termos do artigo 21.º

Artigo 29.º

Resgate

1 — As concessões podem ser resgatadas pelo Estado, por motivos de interesse público, mediante o pagamento de justa indemnização.

2 — A indemnização prevista no número anterior é calculada mediante a aplicação da fórmula seguinte:

$$P = (C \times N) / M + Va$$

em que:

P — indemnização a receber;

C — valor do investimento corrigido pelo índice de preços no consumidor, sem habitação, determinado pelo

Instituto Nacional de Estatística, no ano anterior ao do resgate;

N — número de meses que, no ato do resgate, falem para terminar o contrato;

M — número total de meses da concessão;

Va — valor à data do resgate do material inventariável afeto à concessão

3 — A decisão de resgate é da competência do Conselho de Ministros, sob proposta do membro do Governo responsável pela área dos recursos geológicos.

Artigo 30.º

Reversão

Extinto o contrato de concessão por qualquer dos fundamentos previstos nos artigos 25.º a 29.º, reverterem para o Estado, salvo disposição contratual em contrário, os trabalhos realizados, os equipamentos, instrumentos, instalações anexas à concessão e os prédios propriedade do concessionário, bem como quaisquer outros bens afetos direta e permanentemente à concessão.

CAPÍTULO V

Operação, encerramento e pós-encerramento

Artigo 31.º

Critérios e procedimentos de admissão dos fluxos de CO_2

1 — O fluxo de CO_2 deve consistir predominantemente em dióxido de carbono e não lhe podem ser adicionados resíduos ou qualquer outro material que, por essa via, se pretenda eliminar.

2 — O fluxo de CO_2 pode, todavia, conter vestígios de substâncias provenientes da fonte ou do processo de captura ou injeção, podendo ser aditados marcadores para efeitos de monitorização e verificação da migração de CO_2 .

3 — Os níveis de concentração de todas as substâncias incidentais e aditadas devem ser inferiores aos que:

a) Afetem adversamente a integridade do reservatório ou da infraestrutura de transporte;

b) Representem um risco significativo para o ambiente ou para a saúde humana;

c) Violem o disposto na legislação aplicável, nomeadamente as metas e valores estabelecidos na legislação relativa à qualidade dos recursos hídricos, incluindo das águas marinhas.

4 — O operador deve seguir as seguintes regras:

a) Aceitar e injetar fluxos de CO_2 apenas após realização de uma análise da sua composição, incluindo as substâncias corrosivas, e de uma avaliação de risco, que demonstre que os níveis de contaminação são conformes às condições referidas no número anterior;

b) Manter um registo das quantidades e características dos fluxos de CO_2 entregues e injetados, incluindo a sua composição.

Artigo 32.º

Monitorização

1 — O operador deve proceder à monitorização das instalações de injeção, do complexo de armazenamento,

incluindo, se possível, a pluma de CO_2 e, se for caso disso, do meio ambiente circundante, para efeitos de:

a) Comparação entre o comportamento real do CO_2 e da água de formação no reservatório e o seu comportamento no modelo utilizado;

b) Detecção de anomalias significativas;

c) Detecção da migração do CO_2 ;

d) Detecção de fugas de CO_2 ;

e) Detecção de efeitos adversos significativos para o ambiente circundante, em particular, para a água potável, para as populações humanas ou para os utentes da biosfera;

f) Avaliação da eficácia de eventuais medidas corretivas tomadas em aplicação do artigo 35.º;

g) Atualização da avaliação da segurança e integridade do complexo de armazenamento a curto e longo prazos, incluindo a avaliação do futuro confinamento total e permanente do CO_2 armazenado.

2 — A monitorização deve basear-se num plano elaborado pelo operador, segundo os requisitos estabelecidos no anexo II ao presente diploma, do qual faz parte integrante, o qual é apresentado à DGEG, para aprovação, no momento do pedido de atribuição da concessão ou no âmbito do procedimento concursal lançado para o efeito, e deve, sempre que aplicável, obedecer ao disposto no Decreto-Lei n.º 108/2010, de 13 de outubro, no que respeita à monitorização e metas ambientais das águas marinhas nacionais.

3 — Do plano de monitorização referido no número anterior fazem parte os requisitos de monitorização de emissões de CO_2 constantes do Título de Emissão de Gases com Efeito de Estufa emitido pela APA, na qualidade de autoridade competente pelo regime do Comércio Europeu de Licenças de Emissão.

4 — Com exceção dos requisitos de monitorização de emissões de CO_2 referidos no número anterior, compete à DGEG a aprovação do plano de monitorização, nos termos da alínea d) do n.º 2 do artigo 18.º

5 — O plano de monitorização deve ser atualizado segundo os requisitos estabelecidos no anexo II ao presente diploma, do qual faz parte integrante, e, em qualquer caso, de cinco em cinco anos, atendendo:

a) Às variações do risco de fugas estimado;

b) Às variações do risco para o ambiente e a saúde humana;

c) Aos novos conhecimentos científicos;

d) Ao aperfeiçoamento das melhores tecnologias disponíveis.

6 — Os planos atualizados devem ser submetidos à aprovação da DGEG.

Artigo 33.º

Comunicação de informações pelo operador

1 — Com uma frequência a determinar pela DGEG, pelo menos anual, o operador comunica-lhe:

a) Os resultados da monitorização a que se refere o artigo 32.º durante o período abrangido pelo relatório, incluindo informações sobre a tecnologia de monitorização utilizada;

b) As quantidades e características dos fluxos de CO_2 entregues e injetados, incluindo a sua composição, durante

o período abrangido pelo relatório, registados nos termos da alínea *b*) do n.º 4 do artigo 31.º;

c) Prova da emissão e manutenção da garantia financeira prevista no artigo 21.º e na alínea *j*) do artigo 20.º;

d) Outras informações que a autoridade competente considere relevantes para avaliar o cumprimento das condições de execução do contrato de concessão de armazenamento e conhecer melhor o comportamento do CO₂ no reservatório.

2 — A DGEG comunica à APA, à Autoridade Nacional de Proteção Civil e à Direção-Geral de Saúde os resultados da monitorização referida na alínea *a*) do número anterior.

Artigo 34.º

Inspeções

1 — A DGEG efetua inspeções ordinárias segundo um plano anual, e inspeções extraordinárias sempre que as circunstâncias o justifiquem, de todos os locais de armazenamento abrangidos pelo presente diploma, para verificar e promover o seu cumprimento e monitorizar os seus efeitos no ambiente e na saúde humana.

2 — As inspeções ordinárias são efetuadas:

- a*) Pelo menos uma vez por ano, antes do encerramento;
- b*) Até três anos de intervalo, após o encerramento;
- c*) De cinco em cinco anos até que ocorra transferência de responsabilidade nos termos previstos no artigo 38.º

3 — As inspeções referidas no número anterior devem incidir nas instalações de injeção e monitorização, bem como em toda a gama de efeitos no complexo de armazenamento com relevância para o ambiente e para a saúde humana.

4 — As inspeções devem incluir visitas ao anexo de armazenamento, nomeadamente às instalações de injeção, a avaliação das operações de injeção e de monitorização efetuadas pelo operador e a verificação de todos os registos relevantes mantidos pelo operador.

5 — Devem ser efetuadas inspeções extraordinárias:

- a*) Se a autoridade competente for notificada ou tiver conhecimento de anomalias significativas ou fugas, nos termos do n.º 1 do artigo 35.º;
- b*) Se as informações comunicadas nos termos do artigo 33.º indicarem cumprimento insuficiente das condições do contrato celebrado ou dos planos aprovados;
- c*) Para investigar queixas graves relacionadas com o ambiente ou com a saúde humana;
- d*) Nos casos em que a DGEG as considere necessárias.

6 — Na sequência de cada inspeção, a DGEG elabora um relatório sobre os respetivos resultados, no qual deve avaliar o cumprimento do disposto no presente diploma e indicar se são necessárias outras medidas.

7 — O relatório referido no número anterior é comunicado ao operador interessado e publicado, nos termos da legislação aplicável, no prazo de dois meses após a inspeção.

Artigo 35.º

Medidas em caso de fugas ou anomalias significativas

1 — Em caso de fugas ou de anomalias significativas, o operador deve notificar imediatamente à DGEG e tomar as

necessárias medidas corretivas, nomeadamente as relativas à proteção da saúde humana.

2 — Caso ocorram fugas ou anomalias significativas que impliquem o risco de fuga, o operador deve igualmente notificar, de imediato, a APA, a entidade responsável pela administração do domínio público hídrico, a Autoridade Nacional de Proteção Civil e a Direção-Geral de Saúde.

3 — As medidas corretivas referidas no n.º 1 são adotadas com base no plano apresentado à DGEG e por ela aprovado nos termos do n.º 2 do artigo 32.º

4 — A DGEG pode, a qualquer momento, exigir que o operador tome as medidas corretivas necessárias, bem como medidas relativas à proteção da saúde humana, as quais podem ser adicionais ou distintas das estabelecidas no plano de medidas corretivas.

5 — Se o operador não tomar as medidas corretivas necessárias, a DGEG adota tais medidas, substituindo-se ao operador, correndo por conta deste os custos suportados com tais medidas, podendo a DGEG recorrer à garantia financeira prevista no artigo 21.º

Artigo 36.º

Devolução de licenças de emissão

No caso de ocorrência de fugas de CO₂, o operador deve proceder à devolução de licenças de emissão nos termos do n.º 4 do artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 233/2004, de 14 de dezembro, num montante correspondente ao total de emissões de CO₂ determinadas de acordo com os princípios de metodologia de monitorização estabelecidos no Título de Emissão de Gases com Efeito de Estufa.

Artigo 37.º

Obrigações no encerramento e no pós-encerramento

1 — Após o encerramento de um local de armazenamento nos termos das alíneas *a*) ou *b*) do artigo 10.º, e até que a responsabilidade pelo local de armazenamento seja transferida para a DGEG, nos termos do artigo 38.º, o operador permanece responsável:

- a*) Pela monitorização, pela comunicação de informações e pela tomada de medidas corretivas, nos termos do presente diploma;
- b*) Pelas obrigações relacionadas com a devolução de licenças prevista no Decreto-Lei n.º 233/2004, de 14 de dezembro, em caso de fuga de CO₂;
- c*) Pelas ações de prevenção e reparação previstas nos artigos 14.º, 15.º, 16.º e 19.º do Decreto-Lei n.º 147/2008, de 29 de julho;
- d*) Pela selagem do reservatório de armazenamento;
- e*) Pela remoção das instalações de injeção.

2 — As obrigações referidas no número anterior são cumpridas com base num plano pós-encerramento, elaborado pelo operador, segundo as melhores práticas e de acordo com os requisitos constantes do anexo II ao presente diploma, do qual faz parte integrante.

3 — Antes do encerramento de um local de armazenamento por força das alíneas *a*) ou *b*) do artigo 10.º, o plano provisório pós-encerramento apresentado nos termos previstos na alínea *g*) do n.º 2 do artigo 18.º deve ser atualizado na medida do necessário, tendo em conta a análise de risco, as melhores práticas e os progressos tecnológicos e apresentado para aprovação da DGEG.

4 — Após o encerramento de um local de armazenamento por força do n.º 2 do artigo 10.º, a DGEG é responsável:

- a) Pela monitorização e pela tomada de medidas corretivas, nos termos do presente diploma;
- b) Por obrigações relacionadas com a devolução das licenças de emissão em caso de fuga, nos termos do Decreto-Lei n.º 233/2004, de 14 de dezembro;
- c) Pelas ações de prevenção e reparação previstas no n.º 1 do artigo 14.º e no n.º 1 do artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 147/2008, de 29 de julho.

5 — Os requisitos estabelecidos pelo presente diploma para o pós-encerramento são cumpridos pela DGEG com base no plano definitivo aprovado nos termos do n.º 3.

6 — A DGEG deve exigir ao operador o pagamento dos custos suportados com as medidas a que se refere o n.º 4, recorrendo, se for caso disso, à garantia financeira prevista no artigo 21.º

Artigo 38.º

Transferência de responsabilidade

1 — Se o local de armazenamento for encerrado por força das alíneas a) ou b) do n.º 1 do artigo 10.º, todas as obrigações legais relacionadas com a monitorização e as medidas corretivas previstas no presente diploma, bem como a devolução das licenças de emissão em caso de fuga prevista no Decreto-Lei n.º 233/2004, e as ações de prevenção e reparação previstas no n.º 1 do artigo 14.º e no n.º 1 do artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 147/2008, de 29 de julho, são transferidas para a DGEG, por iniciativa desta ou a pedido do operador, se estiverem preenchidas as seguintes condições:

- a) Todos os elementos de prova disponíveis indicarem que o CO_2 armazenado está completa e permanentemente confinado no reservatório;
- b) Ter decorrido um período mínimo a determinar pela DGEG, que não deve ser inferior a 20 anos, a não ser que a DGEG esteja convencida de que o critério referido na alínea anterior se encontra satisfeito antes do fim do referido período;
- c) Terem sido cumpridas as obrigações financeiras a que se refere o artigo 22.º;
- d) Terem-se verificado a selagem do reservatório de armazenamento e a remoção das instalações de injeção.

2 — O operador deve elaborar um relatório que ateste o cumprimento da condição referida na alínea a) do número anterior, e apresentá-lo à DGEG a fim de que esta aprove a transferência de responsabilidade.

3 — O relatório referido no número anterior deve demonstrar, pelo menos:

- a) A conformidade do comportamento real do CO_2 injetado com o seu comportamento no modelo utilizado;
- b) A ausência de qualquer fuga detetável;
- c) A evolução do reservatório para uma situação de estabilidade a longo prazo.

4 — Se a DGEG considerar que não estão preenchidas as condições a que se referem as alíneas a) e b) do n.º 1 informa o operador das suas razões.

5 — Quando a DGEG verifique que estão reunidas as condições a que se referem as alíneas a) e b) do n.º 1 elabora um projeto de decisão de aprovação da transferência de responsabilidade.

6 — O projeto de decisão deve especificar o método utilizado para demonstrar que se encontram preenchidas as condições a que se refere a alínea d) do n.º 1, bem como os eventuais requisitos atualizados aplicáveis à selagem do reservatório de armazenamento e à remoção das instalações de injeção.

7 — A DGEG pode impor diretrizes sobre a avaliação dos elementos referidos nas alíneas a), b) e c) do n.º 1, salientando as eventuais implicações para os critérios técnicos aplicáveis à determinação dos períodos mínimos a que se refere a alínea b) do mesmo número.

8 — Quando a DGEG verifique que estão reunidas as condições a que se referem as alíneas a) a d) do n.º 1 submete projeto de decisão em conformidade ao membro do Governo responsável pela área dos recursos geológicos para a respetiva decisão final, após a obtenção do parecer da Comissão Europeia.

9 — Após a aprovação do membro do Governo responsável pela área dos recursos geológicos, o operador e a Comissão Europeia são notificados, sendo obrigatória a fundamentação das razões de qualquer eventual divergência em relação ao parecer da Comissão Europeia.

10 — Após a transferência da responsabilidade, cessam as inspeções ordinárias previstas no n.º 2 do artigo 34.º e a monitorização pode ser reduzida até um nível que salvaguarde a deteção de fugas ou anomalias significativas, sem prejuízo de, caso detetadas, a monitorização dever ser reintensificada para avaliar a escala do problema e a eficácia das medidas corretivas.

11 — Caso tenha havido comportamento faltoso do operador, nomeadamente nos casos de fornecimento de dados deficientes, ocultação de informações relevantes, negligência, fraude intencional ou imprudência, a DGEG cobrar-lhe-á os custos suportados após a transferência de responsabilidade.

12 — Sem prejuízo do disposto no artigo 22.º, não são cobrados quaisquer outros custos após a transferência da responsabilidade.

13 — Se um local de armazenamento for encerrado por força do n.º 2 do artigo 10.º considera-se que a transferência de responsabilidade tem lugar no momento em que todos os elementos de prova disponíveis indicarem que o CO_2 armazenado se encontra completa e permanentemente contido e após a selagem do local e a remoção das instalações de injeção.

Artigo 39.º

Arbitragem

1 — Os diferendos que possam ocorrer entre o Estado e as concessionárias de armazenamento relativamente à interpretação ou aplicação das disposições legais e contratuais que regulam as relações entre as partes na qualidade de contratantes são dirimidos por tribunal arbitral, nos termos da lei da Arbitragem Voluntária, aprovada pela Lei n.º 63/2011, de 14 de dezembro.

2 — Para os efeitos do número anterior, o Estado e as concessionárias podem celebrar convenções de arbitragem ou estabelecer regras a tal respeitantes no contrato de concessão.

CAPÍTULO VI

Acesso de terceiros

Artigo 40.º

Acesso à rede de transporte e aos locais de armazenamento

1 — Qualquer entidade cujos processos industriais possam utilizar a tecnologia de captura e armazenamento de CO_2 produzido e captado nos termos do disposto nos números seguintes tem direito de acesso às redes de transporte e aos locais de armazenamento existentes, de forma transparente e não discriminatória.

2 — A atividade de transporte de CO_2 é objeto de diploma complementar.

3 — Na aplicação do princípio definido no n.º 1 deve ser tida em conta:

a) A capacidade de armazenamento suscetível de ser razoavelmente disponibilizada nas zonas determinadas nos termos do artigo 8.º e a capacidade de transporte suscetível de ser razoavelmente disponibilizada;

b) A proporção da redução de CO_2 que lhes incumbe por força de instrumentos legais internacionais e do direito europeu e que pretendem satisfazer mediante captura e armazenamento geológico de CO_2 ;

c) A necessidade de recusar o acesso caso haja incompatibilidade de especificações técnicas que não possa ser razoavelmente ultrapassada;

d) O imperativo de respeitar as necessidades razoáveis, devidamente comprovadas, do proprietário ou operador do local de armazenamento, ou da rede de transporte, e os interesses de todos os outros utilizadores do armazenamento, da rede ou das instalações de processamento ou tratamento que possam ser afetados.

4 — Os operadores das redes de transporte e dos locais de armazenamento podem recusar, fundamentadamente, o acesso com base em falta de capacidade.

5 — O membro do Governo responsável pela área dos recursos geológicos pode determinar ao operador que recuse acesso com base em falta de capacidade ou em falta de ligação que efetue os melhoramentos necessários, na medida em que tal seja economicamente viável ou caso um potencial cliente esteja disposto a pagar por isso, desde que não se produzam impactos negativos para a segurança ambiental do transporte e do armazenamento geológico de CO_2 .

Artigo 41.º

Resolução de litígios no acesso

1 — Em caso de litígio no acesso a redes de transporte ou aos locais de armazenamento, o membro do Governo responsável pela área dos recursos geológicos nomeia uma Comissão Arbitral, independente das partes em conflito, que lhe submete, no prazo por aquele definido, uma proposta de solução.

2 — A Comissão Arbitral tem direito de acesso a toda a informação que entenda relevante para formular a sua proposta.

3 — As partes em litígio e a DGEG estão obrigadas ao fornecimento da informação solicitada, o qual pode ser feito com limites de confidencialidade.

4 — A Comissão Arbitral fundamenta a sua proposta de solução no princípio constante do n.º 1 do artigo 40.º

CAPÍTULO VII

Regime contraordenacional

Artigo 42.º

Contraordenações ambientais

1 — Constitui contraordenação ambiental muito grave, punível nos termos da Lei n.º 50/2006, de 29 de agosto, alterada pela Lei n.º 89/2009, de 31 de agosto:

a) Operar um local de armazenamento sem a correspondente concessão;

b) O incumprimento das obrigações do operador, definidas no presente diploma, que coloquem em grave risco a saúde humana ou o ambiente.

2 — Constitui contraordenação ambiental grave, punível nos termos daquela lei:

a) Efetuar trabalhos de pesquisa sem a correspondente licença;

b) Omitir qualquer facto relevante para o conhecimento geológico da área;

c) Iniciar a perfuração de sondagem que intercete o complexo de armazenamento sem autorização expressa da DGEG;

d) Proceder ao encerramento de qualquer sondagem que intercete o complexo de armazenamento sem a aprovação da DGEG;

e) Iniciar a injeção sem ter constituído a garantia financeira válida e efetiva;

f) A injeção de qualquer outra substância ou resíduo que não se encontre previsto no plano de operação;

g) Não realizar a monitorização das instalações de injeção e do complexo de armazenamento de acordo com o respetivo plano;

h) O incumprimento das obrigações de monitorização ou das obrigações de comunicação dos resultados da monitorização;

i) Não notificar imediatamente a DGEG de qualquer anomalia significativa ou fuga que ocorram;

j) Não adotar as medidas corretivas correspondentes à situação referida na alínea anterior;

k) Não constituir, nos prazos legalmente fixados, os instrumentos financeiros correspondentes às responsabilidades previstas nos artigos 21.º e 22.º;

l) Não cumprir as obrigações de informação relativas às atividades com incidência no ambiente e na saúde humana prevista no presente diploma nos prazos legais;

m) Falsear a informação fornecida à DGEG no cumprimento das suas obrigações legais ou contratuais.

3 — Constitui contraordenação ambiental leve, punível nos termos daquela lei:

a) Não cumprir o prazo previsto na alínea d) do n.º 1 do artigo 14.º;

b) Não cumprir as obrigações de informação relativas às atividades sem incidência no ambiente e na saúde humana previstas no presente decreto-lei nos prazos legais.

4 — A tentativa e a negligência são puníveis, nos termos daquela lei.

5 — As contraordenações previstas no presente diploma não prejudicam a responsabilidade civil, penal, disciplinar ou administrativa, ambiental ou de outra natureza,

em que possam incorrer as entidades que desenvolvem a atividade de armazenamento geológico de CO_2 ou a pesquisa de formações com aptidão para tal, sem prejuízo do disposto no artigo 30.º do Decreto-Lei n.º 147/2008, de 29 de julho.

6 — As coimas aplicadas ao abrigo do presente diploma não isentam o operador de executar as medidas preventivas e de reparação previstas no Decreto-Lei n.º 147/2008, de 29 de julho, bem como a devolução de licenças de emissão em caso de fuga, de acordo com o Decreto-Lei n.º 233/2004, de 14 de dezembro.

Artigo 43.º

Destino das coimas

O destino das coimas relativas às contraordenações previstas no artigo anterior corresponde ao previsto nos termos do artigo 73.º daquela lei.

Artigo 44.º

Sanções acessórias e apreensão cautelar

1 — Sempre que a gravidade da infração o justifique, pode a autoridade competente, simultaneamente com a coima, determinar a aplicação das sanções acessórias que se mostrem adequadas, nos termos previstos no artigo 30.º da Lei n.º 50/2006, de 29 de agosto.

2 — Pode ser objeto de publicidade, nos termos do disposto no artigo 38.º da Lei n.º 50/2006, de 29 de agosto, a condenação pela prática das infrações graves e muito graves previstas no artigo 42.º quando a medida concreta da coima aplicada ultrapasse metade do montante máximo da coima abstratamente aplicável.

3 — A autoridade administrativa pode ainda, sempre que necessário, determinar a apreensão provisória de bens e documentos, nos termos previstos no artigo 42.º da Lei n.º 50/2006, de 29 de agosto.

4 — Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, a prática de uma contraordenação ambiental grave ou muito grave pode, ainda, determinar, acessoriamente, a resolução da concessão de armazenamento, a retirada da licença de estabelecimento do anexo de armazenamento, o encerramento do local ou a suspensão temporária da injeção de CO_2 .

Artigo 45.º

Instrução de processos e aplicação de sanções

1 — Sem prejuízo das competências genericamente atribuídas à Inspeção-Geral do Ambiente e do Ordenamento do Território, compete à DGEG instruir e decidir os processos de contraordenação instaurados ao abrigo do presente decreto-lei, bem como aplicar as correspondentes coimas e sanções acessórias.

2 — Sempre que sejam competentes em razão da matéria ou área de jurisdição, compete às Administrações das Regiões Hidrográficas e às autoridades policiais ou marítimas instruir e decidir os processos de contraordenação instaurados ao abrigo do presente diploma, bem como aplicar as correspondentes coimas e sanções acessórias.

3 — Quando a entidade fiscalizadora não tenha competência para instruir o processo, o mesmo é instruído e decidido pela DGEG.

CAPÍTULO VIII

Alterações legislativas

Artigo 46.º

Alteração aos anexos I e II do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de maio

Os anexos I e II do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 69/2003, de 10 de abril, pela Lei n.º 12/2004, de 30 de março, e pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de novembro, são alterados em conformidade com o anexo III ao presente diploma, do qual faz parte integrante.

Artigo 47.º

Alteração à Lei n.º 58/2005, de 29 de dezembro

O artigo 30.º da Lei n.º 58/2005, de 29 de dezembro, alterada pelo Decreto-Lei n.º 245/2009, de 22 de setembro, passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 30.º

[...]

- 1 —
- 2 —
- 3 —
- 4 —
- a)
- b)
- c)
- d)
- e)
- f)
- g) A injeção de fluxos de dióxido de carbono para efeitos de armazenamento em formações geológicas que, por razões naturais, são permanentemente inadequadas para outros fins, desde que tal injeção seja efetuada nos termos previstos no regime jurídico relativo ao armazenamento geológico de dióxido de carbono, ou excluída do seu âmbito, por força do n.º 3 do artigo 2.º do respetivo diploma.
- 5 —
- 6 —
- 7 —

Artigo 48.º

Aditamento ao Decreto-Lei n.º 178/2003, de 5 de agosto

É aditado ao Decreto-Lei n.º 178/2003, de 5 de agosto, o artigo 9.º-A, com a seguinte redação:

«Artigo 9.º-A

Licença inicial de exploração concedida após 25 de junho de 2009

1 — Os operadores de todas as instalações de combustão com potência elétrica nominal igual ou superior a 300 MW, cuja licença inicial de construção ou, na falta de tal procedimento, a licença inicial de exploração tenha sido concedida após 25 de junho de 2009, devem assegurar que se encontram reunidas as seguintes condições:

a) Disponibilidade de locais de armazenamento adequados;

b) Viabilidade técnica e económica de meios de transporte;

c) Viabilidade técnica e económica da adaptação posterior para captura de CO_2 .

2 — Se estiverem preenchidas as condições estabelecidas no n.º 1, a DGEG deve assegurar a existência de espaço adequado no local da instalação para o equipamento utilizado na captura e na compressão de CO_2 .

3 — A DGEG determina se as condições previstas no número anterior estão reunidas com base na verificação prevista no n.º 1 e demais informações disponíveis, nomeadamente no que respeita à proteção do ambiente e da saúde humana.»

Artigo 49.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 147/2008, de 29 de julho

O anexo III do Decreto-Lei n.º 147/2008, de 29 de julho, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 245/2009, de 22 de setembro, e 29-A/2011, de 1 de março, é alterado em conformidade com o anexo IV ao presente diploma, do qual faz parte integrante.

Artigo 50.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 173/2008, de 26 de agosto

O anexo I do Decreto-Lei n.º 173/2008, de 26 de agosto, é alterado em conformidade com o anexo V ao presente diploma, do qual faz parte integrante.

CAPÍTULO IX

Disposições finais

Artigo 51.º

Taxas

1 — Para além de quaisquer taxas legal ou contratualmente exigíveis, as licenciadas e concessionárias ficam sujeitas ao pagamento à DGEG de taxas pela prática dos seguintes atos:

- a) Emissão de licença de pesquisa;
- b) Celebração de contrato de concessão de armazenamento;
- c) Autorização de transmissão de posição contratual;
- d) Aprovação do plano de encerramento definitivo;
- e) Aprovação da transferência de responsabilidade;
- f) Realização de inspeções ordinárias;
- g) Realização de inspeções extraordinárias.

2 — O valor das taxas a que se refere o número anterior e o modo de pagamento das mesmas são fixados por portaria do membro do Governo responsável pela área dos recursos geológicos.

Artigo 52.º

Concessões de armazenamento e ordenamento do território

1 — A área definida à superfície pela projeção do volume da concessão de armazenamento de CO_2 é identi-

cada nas plantas de condicionantes dos planos especiais e municipais de ordenamento do território.

2 — Os anexos de armazenamento que sejam localizados no interior da área definida no número anterior estão dispensados do procedimento de pronúncia em razão da localização referida no artigo 13.º-A do Regime Jurídico da Urbanização e da Edificação, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 555/99, de 16 de dezembro, na versão republicada pelo Decreto-Lei n.º 26/2010, de 30 de março, alterada pela Lei n.º 28/2010, de 2 de setembro.

3 — O prédio no qual se localize equipamento ou instrumento necessário à atividade de armazenamento de CO_2 e, bem assim, os prédios vizinhos podem ser objeto de servidão administrativa, em razão do seu interesse para o bom exercício da atividade, nos termos do artigo 8.º do Código das Expropriações.

4 — Compete à DGEG, ouvida a Autoridade Nacional de Proteção Civil e os demais organismos competentes, estabelecer os limites da zona de segurança adjacente ao local de implantação de equipamentos e instalações, permanentes ou provisórias, necessários aos trabalhos da concessionária.

5 — A DGEG deve criar e manter atualizado:

a) Um registo dos contratos de armazenamento em vigor;

b) Um registo permanente de todos os reservatórios de armazenamento encerrados e complexos vizinhos, incluindo mapas e secções das respetivas zonas de implantação e as informações disponíveis relevantes para a avaliação do confinamento total e permanente do CO_2 armazenado;

c) Um inventário relativo às formações geológicas abrangidas pelo presente decreto-lei, nos termos do disposto nos artigos 116.º e seguintes do Decreto-Lei n.º 280/2007, de 7 de agosto, alterado pela Lei n.º 55-A/2010, de 31 de dezembro.

Artigo 53.º

Parecer da Comissão Europeia

1 — Todos os pedidos de concessão de armazenamento dirigidos à DGEG são facultados à Comissão Europeia, no prazo de um mês após a respetiva receção, acompanhados de todos os documentos relevantes para a sua decisão.

2 — Os projetos de contrato de concessão de armazenamento e quaisquer outros documentos relevantes são igualmente comunicados à Comissão Europeia.

3 — A Comissão Europeia, no prazo de quatro meses a contar da sua receção, pode emitir um parecer não vinculativo sobre o projeto de contrato de concessão de armazenamento.

4 — A DGEG notifica a Comissão Europeia da decisão final, expondo as razões de uma eventual divergência em relação ao seu parecer.

5 — Para a aprovação da transferência de responsabilidade, a DGEG coloca à disposição da Comissão Europeia, no prazo de um mês a contar da respetiva receção, o relatório referido no n.º 2 do artigo 38.º

6 — A DGEG coloca igualmente à disposição da Comissão Europeia todos os documentos que devam ser tidos em conta pela DGEG na preparação do projeto de decisão de aprovação da transferência de responsabilidade.

7 — A DGEG comunica à Comissão Europeia os projetos de decisão de aprovação elaborados nos termos do

n.º 8 do artigo 38.º e quaisquer outros documentos tidos em conta na formulação da sua conclusão.

8 — A Comissão Europeia, no prazo de quatro meses a contar da sua receção, pode emitir um parecer não vinculativo sobre o projeto de contrato de concessão de armazenamento.

9 — A DGEG notifica a Comissão Europeia da decisão final, expondo as razões de qualquer eventual divergência em relação ao seu parecer.

Artigo 54.º

Aplicação às Regiões Autónomas

1 — O presente diploma aplica-se às Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, sem prejuízo da sua adequação à especificidade regional, a introduzir através de decreto legislativo regional, cabendo a sua execução administrativa aos serviços competentes das respetivas administrações regionais, salvaguardadas as atribuições das entidades com competência de âmbito nacional.

2 — O produto das taxas cobradas e das coimas aplicadas nas Regiões Autónomas pelos respetivos serviços competentes constitui receita própria das mesmas.

Artigo 55.º

Entrada em vigor

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

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 19 de janeiro de 2012. — *Pedro Passos Coelho* — *Paulo de Saca* — *dur* *Cabral* *Portas* — *Álvaro Santos Pereira* — *Maria de Assunção Oliveira Cristas Machado da Graça*.

Promulgado em 29 de fevereiro de 2012.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 5 de março de 2012.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

ANEXO I

(a que se refere o n.º 2 do artigo 9.º)

Crítérios para a caracterização e avaliação dos potenciais complexos de armazenamento a que se refere o n.º 2 do artigo 9.º

A caracterização e a avaliação dos potenciais complexos de armazenamento a que se refere o n.º 2 do artigo 9.º são efetuadas em três fases, de acordo com as melhores práticas disponíveis no momento da avaliação e os critérios seguintes.

A DGEG pode permitir derrogações a um ou mais destes critérios, desde que o operador demonstre que as mesmas não prejudicam a capacidade da caracterização e da avaliação para as determinações a que se refere o artigo 9.º

Fase 1: Recolha de dados

Compilam-se dados suficientes para construir um modelo geológico tridimensional (3-D) volumétrico e estático para o local e o complexo de armazenamento, incluindo a rocha de cobertura, incluindo as zonas em ligação hidráulica. Estes dados devem cobrir pelo menos

as seguintes características intrínsecas do complexo de armazenamento:

- a) Geologia e geofísica;
- b) Hidrogeologia (nomeadamente, existência de água subterrânea destinada ao consumo);
- c) Engenharia do reservatório (incluindo cálculo da porosidade e permeabilidade e área de superfície interna dos poros disponíveis para injeção e da capacidade final de armazenamento de CO_2);
- d) Geoquímica (composição química das formações geológicas do complexo de armazenamento, taxas de dissolução e de mineralização);
- e) Geomecânica (reologia dos diferentes constituintes das formações do complexo de armazenamento, pressão de fratura, grau de fraturação);
- f) Sismicidade;
- g) Presença e estado de vias naturais e antropogénicas, incluindo poços e furos, que possibilitem fugas.

Devem documentar-se as seguintes características da zona vizinha do complexo:

- a) Domínios da envolvente do complexo que podem ser afetados pelo armazenamento de CO_2 no local de armazenamento;
- b) Distribuição populacional na região do local de armazenamento;
- c) Proximidade de recursos naturais valiosos (incluindo, especialmente, zonas da rede Natura 2000 a que se refere o Decreto-Lei n.º 49/2005, de 24 de fevereiro, relativo à conservação das aves selvagens e à preservação dos habitats naturais e da fauna e da flora selvagens, água subterrânea potável e hidrocarbonetos);
- d) Atividades em torno do complexo de armazenamento e suas possíveis interações (por exemplo, pesquisa, produção e armazenamento de hidrocarbonetos, utilização geotérmica de aquíferos e utilização de reservas de água subterrâneas);
- e) Proximidade de potenciais fontes de CO_2 (incluindo estimativas da potencial quantidade total de CO_2 economicamente disponível para armazenamento) e redes de transporte adequadas.

Fase 2: Construção do modelo geológico tridimensional estático

Com os dados recolhidos na fase 1, constrói-se, com recurso a simuladores computadorizados de reservatórios, um modelo geológico tridimensional estático ou um conjunto de tais modelos para o complexo de armazenamento candidato, incluindo a rocha de cobertura e as zonas e fluidos em ligação hidráulica. O modelo ou modelos geológicos estáticos caracterizam o complexo em termos de:

- a) Estrutura geológica da armadilha física;
- b) Propriedades geomecânicas, geoquímicas e hidráulicas das formações sobrejacentes ao reservatório (rocha de cobertura, selagens, horizontes porosos e permeáveis) e formações vizinhas;
- c) Caracterização do sistema de fraturas e presença de quaisquer vias antropogénicas;
- d) Extensão horizontal e vertical do complexo de armazenamento;
- e) Volume do espaço poroso (incluindo distribuição da porosidade) e área de superfície interna do sistema poroso;

- f) Distribuição inicial do fluido;
- g) Outras características relevantes.

A incerteza associada a cada um dos parâmetros utilizados para construir os modelos deve ser avaliada admitindo uma série de cenários para cada parâmetro e calculando os intervalos de confiança adequados. Deve também ser avaliada qualquer incerteza associada aos modelos propriamente ditos.

Fase 3: Caracterização do comportamento dinâmico do armazenamento, caracterização da sensibilidade, avaliação do risco

As caracterizações e a avaliação basear-se-ão numa modelação dinâmica, compreendendo diversas simulações de fases de injeção de CO_2 no local de armazenamento, com recurso ao modelo ou modelos geológicos tridimensionais estáticos no simulador computadorizado de complexo de armazenamento construído na fase 2.

Fase 3.1: Caracterização do comportamento dinâmico do armazenamento

Devem ter-se em conta, pelo menos, os seguintes fatores:

- a) Taxas de injeção possíveis e propriedades físico-químicas do CO_2 ;
- b) Eficácia da modelação para processos acoplados [isto é, a forma como vários efeitos isolados interagem no(s) simulador(es)];
- c) Processos reativos (isto é, a forma como se apresentam no modelo as reações entre o CO_2 injetado e os minerais *in situ*);
- d) Simulador de reservatório utilizado (podem ser necessárias múltiplas simulações para validar alguns resultados);
- e) Simulações a curto e a longo prazo (para determinar o destino e o comportamento do CO_2 ao longo de décadas e milénios, incluindo a taxa de dissolução em água).

A modelação dinâmica deve permitir avaliar os seguintes parâmetros:

- a) Pressão e temperatura da formação de armazenamento em função da taxa de injeção e da sua quantidade acumulada com o tempo;
- b) Extensão horizontal e vertical do CO_2 em função do tempo;
- c) Natureza do fluxo de CO_2 no reservatório, incluindo comportamento de fase;
- d) Mecanismos de armadilha e taxas de fluxo de CO_2 (incluindo pontos de fuga e selagens laterais e verticais);
- e) Sistemas secundários de confinamento no complexo geral de armazenamento;
- f) Gradientes da capacidade de armazenamento e da pressão no reservatório;
- g) Risco de fraturação da formação ou formações de armazenamento e da rocha de cobertura;
- h) Risco de penetração de CO_2 na rocha de cobertura;
- i) Risco de fuga do local de armazenamento (por exemplo, através de poços abandonados ou inadequadamente selados);
- j) Taxa de migração e fuga (em reservatórios abertos);
- k) Percentagem de fraturas selantes;
- l) Alterações na química dos fluidos da formação ou formações e subsequentes reações (por exemplo, alteração

do pH, formação de minerais) e inclusão de modelação reativa para avaliar efeitos;

- m) Deslocamento de fluidos da formação ou formações;
- n) Aumento da sismicidade e da elevação da superfície.

Fase 3.2: Caracterização da sensibilidade

Devem ser feitas múltiplas simulações para identificar a sensibilidade da avaliação a hipóteses ou postulados de base assumidos para determinados parâmetros. As simulações têm por base a alteração de parâmetros no ou nos modelos geológicos estáticos e a variação das funções iterativas e das hipóteses de base no exercício de modelação dinâmica. Na avaliação dos riscos, deve ser tida em conta toda e qualquer sensibilidade significativa.

Fase 3.3: Avaliação dos riscos

A avaliação dos riscos deve incluir, nomeadamente, os seguintes parâmetros:

3.3.1 — Caracterização do perigo

Para a caracterização do perigo, deve caracterizar-se o potencial de fugas do complexo de armazenamento, determinado mediante a modelação dinâmica e a caracterização da segurança atrás descritas. Para o efeito, devem ser tidos em conta, entre outros, os seguintes parâmetros:

- a) Potenciais vias de fuga;
- b) Magnitude potencial dos acontecimentos de fuga em vias identificadas (taxas de fluxo);
- c) Parâmetros críticos que afetam as fugas potenciais (por exemplo, pressão máxima no reservatório, taxa de injeção máxima, temperatura, sensibilidade a várias hipóteses de base no ou nos modelos geológicos estáticos, etc.);
- d) Efeitos secundários do armazenamento de CO_2 , incluindo deslocamento de fluidos na formação e criação de novas substâncias em consequência do armazenamento;
- e) Outros fatores que possam representar perigo para a saúde humana ou o ambiente (por exemplo, estruturas físicas associadas ao projeto).

A caracterização do perigo deve abranger toda uma série de condições de exploração potenciais, para testar a segurança do complexo de armazenamento.

3.3.2 — Avaliação da exposição

Tem por base as características do meio ambiente e a distribuição e as atividades da população humana à superfície do complexo de armazenamento, bem como o comportamento e o destino potenciais de fugas de CO_2 através de potenciais vias identificadas na fase 3.3.1.

3.3.3 — Avaliação de efeitos

Tem por base a sensibilidade de determinadas espécies, comunidades ou habitats a fugas potenciais identificadas na fase 3.3.1. Se necessário, deve incluir os efeitos da exposição a concentrações elevadas de CO_2 na biosfera, incluindo solos, sedimentos marinhos e águas bentónicas (asfixia, hipercapnia), bem como os efeitos da redução do pH nesses ambientes, em consequência das fugas de CO_2 . Deve ainda incluir uma avaliação dos efeitos de outras substâncias que podem estar nos fluxos de CO_2 sujeitos a fuga (impurezas presentes no fluxo de injeção ou novas

substâncias formadas em consequência do armazenamento de CO_2). Estes efeitos devem ser considerados numa série de escalas temporais e espaciais e associados a diferentes magnitudes de acontecimentos de fuga.

3.3.4 — Caracterização dos riscos

Deve compreender uma avaliação da segurança e da integridade do local a curto e a longo prazo, incluindo uma avaliação do risco de fugas nas condições de utilização propostas e dos impactos para o ambiente e para a saúde humana no caso mais desfavorável.

A caracterização dos riscos deve ser feita com base na avaliação do perigo, da exposição e dos efeitos. Deve incluir uma avaliação das fontes de incerteza identificadas durante as fases de caracterização e avaliação do local de armazenamento e, quando for possível, uma descrição das possibilidades de redução da incerteza.

ANEXO II

[a que se refere a alínea g) do artigo 18.º]

Crítérios para a elaboração e atualização do plano de monitorização e para a monitorização pós-encerramento

1 — Elaboração e atualização do plano de monitorização

O plano de monitorização referido no n.º 2 do artigo 32.º é elaborado de acordo com a análise da avaliação dos riscos efetuada na fase 3 do anexo I e atualizado em cumprimento das obrigações de monitorização constantes do n.º 1 do artigo 32.º, segundo os seguintes critérios:

1.1 — Elaboração do plano

O plano de monitorização apresenta em pormenor o controlo a efetuar nas principais fases do projeto, incluindo monitorização de base, monitorização operacional e monitorização pós-encerramento. Especificações para cada fase:

- a) Parâmetros monitorizados;
- b) Tecnologia de monitorização utilizada e justificação da sua escolha;
- c) Pontos sujeitos a monitorização e fundamento da amostragem espacial;
- d) Frequência da aplicação e fundamento da amostragem temporal.

Os parâmetros a monitorizar são identificados de modo a cumprir os objetivos da monitorização. Em qualquer caso, o plano deve incluir a monitorização contínua ou intermitente dos seguintes elementos:

- a) Emissões resultantes de fugas de CO_2 na instalação de injeção;
- b) Caudal volumétrico de CO_2 nas cabeças dos poços de injeção;
- c) Pressão e temperatura do CO_2 nas cabeças dos poços de injeção (para determinar o fluxo mássico);
- d) Análise química do material injetado;
- e) Temperatura e pressão do reservatório (para determinar o comportamento de fase e de estado do CO_2).

A escolha da tecnologia de monitorização basear-se-á nas melhores práticas disponíveis aquando da elaboração

do projeto. Considerar-se-ão e utilizar-se-ão as seguintes opções, conforme os casos:

- a) Tecnologias para detetar a presença, a localização e as vias de migração de CO_2 no subsolo e à superfície;
- b) Tecnologias para obter informação sobre o comportamento pressão-volume e a distribuição horizontal/vertical da pluma de CO_2 , para refinamento da simulação numérica dos modelos geológicos tridimensionais da formação destinada ao armazenamento criados nos termos do artigo 9.º e do anexo I;
- c) Tecnologias de ampla aplicação areal para obter informação acerca de potenciais vias de fuga não detetadas previamente em toda a dimensão horizontal do complexo de armazenamento e para além dele, na eventualidade de anomalias significativas ou de fugas de CO_2 .

1.2 — Atualização do plano

Os dados recolhidos pela monitorização são coligidos e interpretados, comparando-se em seguida os resultados observados com o comportamento previsto na simulação dinâmica tridimensional do comportamento pressão-volume e da saturação em CO_2 , realizada no contexto da caracterização da segurança a que se referem o artigo 9.º e o anexo I, fase 3.

Se houver um desvio significativo entre o comportamento observado e o comportamento previsto, o modelo tridimensional deve ser recalibrado em função do comportamento observado. A recalibração tem por base os dados observados no contexto do plano de monitorização e, se for necessário para maior confiança nos postulados da recalibração, obter-se-ão dados suplementares.

Repetem-se as fases 2 e 3 do anexo I, utilizando o modelo ou modelos tridimensionais recalibrados, de modo a gerar novos cenários de perigo e novas taxas de injeção e a rever e atualizar a avaliação dos riscos.

Se, em resultado da correlação histórica e da recalibração dos modelos, forem identificadas novas fontes, vias de fuga ou taxas de fluxo de CO_2 ou forem observados desvios significativos em relação a avaliações anteriores, o plano de monitorização é atualizado em conformidade.

2 — Monitorização pós-encerramento

A monitorização pós-encerramento basear-se-á na informação recolhida e modelada durante a aplicação do plano de monitorização referido no n.º 2 do artigo 32.º e no ponto 1.2 do presente anexo. Serve, em particular, para fornecer dados necessários à determinação a que se refere o n.º 1 do artigo 38.º

ANEXO III

(a que se refere o artigo 46.º)

Alteração dos anexos I e II ao Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de maio

1 — O anexo I ao Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 74/2001, de 26 de fevereiro, pelo Decreto-Lei n.º 69/2003, de 10 de abril, pela Lei n.º 12/2004, de 30 de março e pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de novembro, passa a ter a seguinte redação:

«ANEXO I

Projetos abrangidos pela alínea a) do n.º 3 do artigo 1.º

- 1 — [...]
- 2 — [...]

- 3 — [...]
 4 — [...]
 5 — [...]
 6 — [...]
 7 — [...]
 8 — [...]
 9 — [...]
 10 — [...]
 11 — [...]
 12 — [...]
 13 — [...]
 14 — [...]
 15 — [...]

16 — Condutas com diâmetro superior a 800 mm e comprimento superior a 40 km:

Para o transporte de gás, petróleo ou produtos químicos; e

Para o transporte de fluxos de dióxido de carbono (CO_2) para efeitos de armazenamento geológico, incluindo estações de bombagem associadas.

- 17 — [...]
 18 — [...]
 19 — [...]
 20 — [...]
 21 — [...]

22 — Locais de armazenamento conformes com o regime jurídico relativo ao armazenamento geológico de dióxido de carbono.

23 — Instalações destinadas à captura para efeitos de armazenamento geológico de fluxos de CO_2 destinados aos locais de armazenamento abrangidos pelo presente anexo ou nas quais a captura anual total de CO_2 é igual ou superior a 1,5 megatoneladas.»

2 — O ponto 10 do anexo II ao Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 74/2001, de 26 de fevereiro, pelo Decreto-Lei n.º 69/2003, de 10 de abril, pela Lei n.º 12/2004, de 30 de março e pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de novembro, passa a ter a seguinte redação:

Tipo de projetos	Caso geral	Áreas sensíveis
.....		

10 — Projetos de Infraestruturas

a) .....	.....	.....
b) .....	.....	.....
c) .....	.....	.....
d) .....	.....	.....
e) .....	.....	.....
f) .....	.....	.....
g) .....	.....	.....
h) .....	.....	.....
i) Construções de oleodutos, de gasodutos e de condutas para o transporte de fluxos de CO_2 para efeitos de armazenamento geológico, incluindo estações de bombagem associadas, não abrangidas pelo anexo I do presente diploma;	Oleodutos: todos os exteriores a instalações industriais. Gasodutos: ≥ 5 km e $\varnothing \geq 0,5$ m. Condutas para o transporte de fluxos de CO_2 : ≥ 10 km e $\varnothing \geq 0,6$ m.	Oleodutos: todos. Gasodutos: $\varnothing \geq 0,5$ m. Condutas para o transporte de fluxos de CO_2 : $\varnothing \geq 0,6$ m.
j) .....	.....	.....
k) .....	.....	.....
l) .....	.....	.....
m) .....	.....	.....
n) .....	.....	.....

3 — É aditada uma alínea j) ao ponto 3 do anexo II ao Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 69/2003, de 10 de abril, pela

Lei n.º 12/2004, de 30 de março, e pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de novembro, com a seguinte redação:

Tipo de projetos	Caso geral	Áreas sensíveis
.....		
j) Instalações destinadas à captura para efeito de armazenamento geológico de fluxos de CO_2 provenientes de instalações não abrangidas pelo anexo I do presente diploma.	<1,5 Mt de captura anual total.	Todas.

ANEXO IV

(a que se refere o artigo 49.º)

O anexo III ao Decreto-Lei n.º 147/2008, de 29 de julho, passa a ter a seguinte redação:

«ANEXO III

(a que se refere o artigo 7.º)

1 — A exploração de instalações sujeitas a licença, nos termos do Decreto-Lei n.º 173/2008, de 26 de agosto, que estabelece o regime jurídico relativo à prevenção e controlo integrados da poluição, e que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 96/61/CE, do Conselho, de 24 de setembro, relativa à prevenção e controlo integrados da poluição, alterada pela Diretiva n.º 2003/35/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de maio, e codificada pela Diretiva n.º 2008/1/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de janeiro. Ou seja, todas as atividades enumeradas no anexo I do Decreto-Lei n.º 173/2008, de 26 de agosto, com exceção das instalações ou partes de instalações utilizadas exclusivamente para a investigação, desenvolvimento ou experimentação de novos produtos ou processos.

2 — Operações de gestão de resíduos, compreendendo a recolha, o transporte, a valorização e a eliminação de resíduos, incluindo a supervisão destas operações, a manutenção dos locais de eliminação no pós encerramento, que estejam sujeitas a licença ou registo, nos termos do Decreto-Lei n.º 178/2006, de 5 de setembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 73/2011, de 17 de junho, que transpõe a Diretiva n.º 2008/98/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro de 2008, relativa aos resíduos. Estas operações incluem, entre outras, a exploração de aterros nos termos do Decreto-Lei n.º 183/2009, de 10 de agosto, alterado pelo Decreto-Lei n.º 84/2011, de 20 de junho, que transpõe a Diretiva n.º 1999/31/CE, do Conselho, de 26 de abril, relativa à deposição de resíduos em aterros, e a exploração de instalações de incineração nos termos do Decreto-Lei n.º 85/2005, de 28 de abril, alterado pelo Decreto-Lei n.º 178/2006, de 5 de setembro e pelo Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho, que transpõe a Diretiva n.º 2000/76/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de dezembro, relativa à incineração de resíduos.

Estas operações não incluem a utilização de lamas provenientes de estações de tratamento de águas residuais urbanas em solos agrícolas, licenciada nos termos do Decreto-Lei n.º 276/2009, de 2 de outubro, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 86/278/CEE, do Conselho, de 12 de junho.

3 — Todas as descargas para as águas interiores de superfície que requeiram licenciamento prévio, nos termos do Decreto-Lei n.º 236/98, de 1 de agosto, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 52/99, 53/99 e 54/99, todos de 20 de fevereiro, 56/99 de 26 de fevereiro, 431/99 de 22 de outubro, 243/2001, de 5 de setembro, e 135/2009, de 3 de junho, e de acordo com o previsto na Lei n.º 58/2005, de 29 de dezembro, alterada pelo Decreto-Lei n.º 245/2009, de 22 de setembro, e no Decreto-Lei n.º 226-A/2007, de 31 de maio.

4 — Todas as descargas de substâncias para as águas subterrâneas que requeiram licenciamento prévio, nos termos do Decreto-Lei n.º 236/98, de 1 de agosto, e

de acordo com o previsto na Lei n.º 58/2005, de 29 de dezembro e no Decreto-Lei n.º 226-A/2007, de 31 de maio.

5 — As descargas ou injeções de poluentes nas águas de superfície ou nas águas subterrâneas que requeiram título de utilização dos recursos hídricos ou registo nos termos da Lei n.º 58/2005, de 29 de dezembro.

6 — Captação e represamento de água sujeitos a título de utilização dos recursos hídricos, nos termos da Lei n.º 58/2005, de 29 de dezembro.

7 — Fabrico, utilização, armazenamento, processamento, enchimento, libertação para o ambiente e transporte no local de:

a) Substâncias perigosas, de acordo com os critérios do Regulamento (CE) n.º 1272/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro de 2008, alterado pelos Regulamentos n.º 1336/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho de 16 de dezembro de 2008, 790/2009 da Comissão, de 10 de agosto de 2009, 440/2010, da Comissão, de 21 de maio de 2010 e 286/2011 da Comissão, de 10 de março de 2011, relativo à classificação, rotulagem e embalagem de substâncias e misturas;

b) Misturas perigosas⁽¹⁾, de acordo com os critérios do Regulamento (CE) n.º 1272/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro de 2008, relativo à classificação, rotulagem e embalagem de substâncias e misturas;

c) Produtos fitofarmacêuticos, definidos nos termos do n.º 1 do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 1107/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro, relativo à colocação no mercado dos produtos fitofarmacêuticos;

d) Produtos biocidas definidos na alínea a) do n.º 1 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 121/2002, de 3 de maio, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 332/2007, de 9 de outubro, 138/2008, de 21 de julho, 116/2009, de 18 de maio, 145/2009, de 17 de junho, 13/2010, de 24 de fevereiro, 112/2010, de 20 de outubro, e 47/2011 de 31 de março, que transpõe a Diretiva n.º 98/8/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro, relativa à colocação de produtos biocidas no mercado.

8 — Transporte rodoviário, ferroviário, marítimo, aéreo ou por vias navegáveis interiores de mercadorias perigosas ou poluentes definidas nos anexos I e II do Decreto-Lei n.º 41-A/2010, de 29 de abril, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2006/90/CE, da Comissão, de 3 de novembro, relativa ao transporte ferroviário de mercadorias perigosas, e a Diretiva n.º 2008/68/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro, relativa ao transporte terrestre de mercadorias perigosas, ou no Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de julho, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 236/2004, de 18 e dezembro, 51/2005, de 25 de fevereiro, e 263/2009 de 28 de setembro, que transpõe a Diretiva n.º 2002/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios.

9 — Exploração de instalações sujeitas a autorização, nos termos da Diretiva n.º 84/360/CEE do Conselho, de 28 de junho de 1984, relativa à luta contra a poluição atmosférica provocada por instalações industriais, revogada pela Diretiva n.º 2008/1/CE, do Parlamento

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

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

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

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

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

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

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

ANEXO V

(a que se refere o artigo 50.º)

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

«6 — Outras atividades:

6.1 — [...]

6.2 — [...]

6.3 — [...]

6.4 — [...]

6.5 — [...]

6.6 — [...]

6.7 — [...]

6.8 — [...]

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

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

Decreto-Lei n.º 61/2012

de 14 de março

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

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

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

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

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

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

Assim:

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

TÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objecto

1 — O presente decreto-lei transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2009/16/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto e destinada a contribuir para a redução drástica da presença, nas águas sob jurisdição nacional, de navios que não obedeçam às normas aplicáveis no domínio da segurança marítima, da protecção do transporte marítimo, da protecção do meio marinho e das condições de vida e de trabalho a bordo.

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

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

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

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

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

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

Artigo 3.º

Definições

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artigo 4.º

Convenções

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TÍTULO II

Inspecções

CAPÍTULO I

Perfil do inspector e selecção de navios para inspecção

Artigo 5.º

Perfil profissional dos inspectores

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

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

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

Artigo 6.º

Perfil de risco de um navio

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

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

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

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

Artigo 7.º

Frequência das inspecções

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

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

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

b) Os navios são submetidos a inspecções adicionais, independentemente do tempo decorrido desde a última inspecção periódica:

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

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

Artigo 8.º

Seleção de navios para inspecção

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

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

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

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

CAPÍTULO II

Obrigações de inspecção e modalidades do cumprimento dessa obrigação

Artigo 9.º

Obrigações de inspecção anual

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

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

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

Artigo 10.º

Modalidades do cumprimento da obrigação de inspecção

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

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

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

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

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

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

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

Artigo 11.º

Equilíbrio das quotas-partes de inspecção na União Europeia

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

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

Artigo 12.º

Adiamento de inspecções de navios de «Prioridade I»

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

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

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

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

Artigo 13.º

Circunstâncias excepcionais

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

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

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

Artigo 14.º

Inspecções de navios em fundeadouros

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

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

CAPÍTULO III

Inspecções iniciais, mais detalhadas e expandidas

Artigo 15.º

Inspecção inicial

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

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

Artigo 16.º

Inspecção mais detalhada

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

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

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

Artigo 17.º

Inspecção expandida

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

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

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

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

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

Artigo 18.º

Notificação de chegada do navio

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

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

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

Artigo 19.º

Orientações e procedimentos em matéria de segurança e protecção

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

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

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

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

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

Artigo 20.º

Relatório de inspecção para o comandante

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

CAPÍTULO IV

Recusa de acesso

Artigo 21.º

Disposições relativas à recusa de acesso

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

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

Artigo 22.º

Primeira e segunda recusa de acesso para certos navios

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

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

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

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

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

Artigo 23.º

Terceira recusa de acesso para certos navios

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

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

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

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

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

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

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

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

Artigo 24.º

Recusa de acesso permanente

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

CAPÍTULO V

Medidas de controlo e de correcção

Artigo 25.º

Correcção das deficiências

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

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

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

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

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

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

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

Artigo 26.º

Notificação da detenção

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

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

Artigo 27.º

Proibição de saída do navio

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

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

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

Artigo 28.º

Detenção ou atraso indevido

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

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

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

Artigo 29.º

Congestionamento do porto

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

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

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

Artigo 30.º

Acompanhamento das inspecções e detenções

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

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

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

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

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

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

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

Artigo 31.º

Navios que não cumprem com as medidas de controlo e correcção estabelecidas

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

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

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

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

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

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

Artigo 32.º

Acesso em caso de força maior

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

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

TÍTULO III

Disposições complementares e finais

Artigo 33.º

Relatórios dos pilotos e das autoridades portuárias

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

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

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

a) Informações relativas ao navio:

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

b) Informações relativas à navegação:

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

c) Descrição das deficiências aparentes encontradas a bordo.

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

Artigo 34.º

Denúncias

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

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

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

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

Artigo 35.º

Base de dados das inspecções (*THETIS*)

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

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

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

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

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

Artigo 36.º

Intercâmbio de informações

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

a) Informações relativas aos navios que não tenham comunicado qualquer informação segundo os requisitos previstos no presente decreto-lei, no Decreto-Lei n.º 165/2003, de 24 de Julho, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 197/2004, de 17 de Agosto, e 57/2009, de 3 de Março, no Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de Julho, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 236/2004, de 18 de Dezembro, 51/2005, de 25 de Fevereiro, e 263/2009, de 28 de Setembro, no Regulamento (CE) n.º 725/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de Março de 2004, e no Decreto-Lei n.º 226/2006, de 15 de Novembro;

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

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

Artigo 37.º

Reembolso das despesas

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

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

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

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

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

Artigo 38.º

Impugnação

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

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

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

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

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

Artigo 39.º

Dados para controlo da aplicação

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

Artigo 40.º

Articulação das autoridades nacionais competentes

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

Artigo 41.º

Regime contra-ordenacional

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

a) O não cumprimento dos deveres que impendem sobre os comandantes conforme estabelecido no n.º 1 do artigo 18.º;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artigo 42.º

Norma revogatória

São revogados:

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

Artigo 43.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 15 de Dezembro de 2011. — *Pedro Passos Coelho* — *Vitor Louça Rabaça Gaspar* — *Paulo de Sacadura Cabral Portas* — *Paulo Frederico Agostinho Braga Lino* — *Álvaro Santos Pereira* — *Maria de Assunção Oliveira Cristas Machado da Graça*.

Promulgado em 13 de Fevereiro de 2012.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 16 de Fevereiro de 2012.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

ANEXO I

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

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

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

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

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

2 — Navios de arqueação bruta inferior à prevista nas convenções

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

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

3 — Itens de importância geral

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

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

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

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

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

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

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

ANEXO II

Elementos do regime comunitário de inspecção pelo Estado do porto

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

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

I — Perfil de risco do navio

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

1 — Parâmetros genéricos

a) Tipo de navio

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

b) Idade do navio

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

c) Desempenho do Estado de bandeira

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

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

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

d) Organizações reconhecidas

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

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

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

e) Desempenho da companhia

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

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

2 — Parâmetros históricos

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

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

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

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

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

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

II — Inspeção dos navios

1 — Inspeções periódicas

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

Os Estados membros realizam inspeções periódicas:

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

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

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

2 — Inspeções adicionais

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

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

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

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

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

— Navios:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3 — Método de selecção

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

a) É submetido a uma inspecção expandida:

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

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

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

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

c) No caso de um factor prevaletente:

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

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

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

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

a) É submetido a uma inspecção expandida:

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

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

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

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

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

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

c) No caso de um factor imprevisto:

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

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

ANEXO III

Determinação do perfil de risco do navio

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

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

				Perfil			
				Navios de alto risco (HRS)		Navios de risco normal (SRS)	Navio de baixo risco (LRS)
Parâmetros genéricos				Critérios	Pontos de ponderação	Critérios	Critérios
4a	Organização reconhecida	Desempenho	H (alto)	-	-		Alto
			M (médio)	-	-		-
			L (baixo)	Baixo	1		-
			VL (muito baixo)	Muito baixo			-
4b		Reconhecida pela UE	-	-	Sim		
5	Companhia	Desempenho	H	-	-		Alto
			M	-	-		-
			L	Baixo	2		-
			VL	Muito baixo			-
Parâmetros históricos							

			Perfil			
			Navios de alto risco (HRS)		Navios de risco normal (SRS)	Navio de baixo risco (LRS)
Parâmetros genéricos			Critérios	Pontos de ponderação	Critérios	Critérios
6	Número de deficiências registadas em cada inspecção nos últimos 36 meses	Deficiências	Não elegível	-		≤ 5 (e pelo menos uma inspecção realizada nos últimos 36 meses)
7	Número de detenções nos últimos 36 meses	Detenções	≥ 2 Detenções	1		Nenhuma

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

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

SRS — navios que não são HRS nem LRS.

ANEXO IV

Comunicação

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

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

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

a) Identificação do navio:

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

b) Duração prevista da escala;

c) Para os navios-tanque:

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

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

iii) Volume e natureza da carga;

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

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

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

ANEXO V

Lista de certificados e documentos

(a que se refere o artigo 15.º)

1 — Certificado internacional de arqueação (1969).

2:

— Certificado de segurança para navio de passageiros;
— Certificado de segurança de construção para navio de carga;

— Certificado de segurança do equipamento para navio de carga;

— Certificado de segurança radioelétrica para navio de carga;

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

— Certificado de segurança para navio de carga.

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

4 — Registo sinóptico contínuo.

5:

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

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

6:

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

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

7 — Certificado internacional de prevenção da poluição por hidrocarbonetos.

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

9:

— Certificado internacional das linhas de carga (1966);

— Certificado internacional de isenção de linhas de carga.

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

11 — Livro de registo da carga.

12 — Certificado de lotação mínima segurança.

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

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

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

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

17 — Informações sobre a estabilidade.

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

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

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

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

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

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

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

24 — Certificado de segurança de navio para fim específico.

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

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

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

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

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

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

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

32 — Documento de autorização de transporte de grão.

33 — Manual de peação da carga.

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

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

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

37 — Lista de limitações operacionais para navios de passageiros.

38 — Caderno de navio graneleiro.

39 — Plano de carga e descarga para navios graneleiros.

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

41 — Certificado exigido nos termos da Directiva n.º 2009/20/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativa ao seguro dos proprietários de navios em matéria de créditos marítimos.

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

43 — Certificado internacional de prevenção da poluição atmosférica.

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

ANEXO VI

Exemplos de «motivos inequívocos»

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

A — Exemplos de motivos inequívocos para inspecção mais detalhada

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

11 — Falta de equipamentos ou dispositivos fundamen-tais exigidos pelas convenções.

12 — Condições de excessiva insalubridade a bordo.

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

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

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

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

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

1.1 — Certificado ISSC inválido ou caducado;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ANEXO VII

Procedimentos para a inspecção dos navios

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ANEXO VIII

Inspecção expandida de navios

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

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

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

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

ANEXO IX

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ANEXO X

Relatório de inspecção

(a que se refere o artigo 20.º)

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

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

II — Informações relativas à inspecção:

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

III — Informações suplementares em caso de detenção:

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

ANEXO XI

Critérios de detenção de um navio

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

Introdução

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

10) Manter uma estabilidade adequada durante toda a viagem;

11) Manter uma estanquidade adequada durante toda a viagem;

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

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

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

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

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

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

3.2 — Domínios abrangidos pela SOLAS 74:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.3 — Domínios abrangidos pelo Código IBC:

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

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

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

4) Fontes de ignição em locais de risco;

5) Violações dos requisitos especiais;

6) Ultrapassagem da carga máxima admissível por tanque;

7) Deficiente protecção térmica dos produtos sensíveis.

3.4 — Domínios abrangidos pelo Código IGC:

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

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

3) Antepara não estanque aos gases;

4) Câmara de ar deficiente;

5) Falta ou avaria das válvulas de fecho rápido;

6) Falta ou avaria das válvulas de segurança;

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

8) Ventiladores da área de carga não operacionais;

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

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

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

3.5 — Domínios abrangidos pela LC 66:

1) Presença de áreas significativas com danos ou corrosão, pontos de ferrugem e 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 estabilidade;

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

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

5) Excesso de carga;

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

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

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

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

3) Inexistência do livro de registo de hidrocarbonetos;

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

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

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

1) Falta do manual P&D;

2) Carregamento não classificado em categorias;

3) Inexistência do livro de registo de carga;

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

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

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

1) Inexistência de plano de gestão do lixo;

2) Inexistência de livro de registo do lixo;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.10 — Áreas abrangidas pelas Convenções da OIT:

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

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

3) Condições excessivamente insalubres a bordo;

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

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

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

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

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

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

ANEXO XII

Critérios mínimos para os inspectores

(a que se refere o artigo 5.º)

Parte A

1 — Os inspectores devem:

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

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

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

2 — Os inspectores devem, no mínimo:

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

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

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

3 — Os inspectores devem ter:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

d) Conhecimento prático das operações a controlar.

Parte B

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

a) Nome da entidade emissora;

b) Nome completo do detentor do cartão de identificação;

c) Fotografia actual do detentor do cartão de identificação;

d) Assinatura do detentor do cartão de identificação;

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

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

ANEXO XIII

Dados a fornecer no âmbito da execução da monitorização

(a que se refere o artigo 39.º)

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

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

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

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

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

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

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

4 — A DGRM deve:

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

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

Decreto-Lei n.º 62/2012

de 14 de março

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Assim:

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

Artigo 1.º

Objeto

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

Artigo 2.º

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

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

«Artigo 11.º

[...]

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

- 2 —

Artigo 20.º

Órgão de gestão e gestor do PRRN

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

Artigo 3.º

Referências legais

Todas as referências legais à «autoridade de gestão do PRODER» e à «autoridade de gestão do PRRN» consideram-se efetuadas à «autoridade de gestão do PRODER e do PRRN».

Artigo 4.º

Norma revogatória

São revogados:

a) A alínea d) do n.º 1 do artigo 11.º e o n.º 3 do artigo 20.º do Decreto-Lei n.º 2/2008, de 4 de janeiro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 66/2009, de 20 de março, e 69/2010, de 16 de junho;

b) O despacho n.º 12416/2010, de 16 de junho, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 148, de 2 de agosto de 2010.

Artigo 5.º

Entrada em vigor e produção de efeitos

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação e produz efeitos desde 1 de fevereiro de 2012.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 9 de fevereiro de 2012. — *Pedro Passos Coelho* — *Vitor Louçã Rabaça Gaspar* — *Álvaro Santos Pereira* — *Maria de Assunção Oliveira Cristas Machado da Graça*.

Promulgado em 1 de março de 2012.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 5 de março de 2012.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

I SÉRIE

DIÁRIO DA REPÚBLICA

Depósito legal n.º 8814/85

ISSN 0870-9963

*Diário da República Eletrónico:*Endereço Internet: <http://dre.pt>*Contactos:*Correio eletrónico: dre@incm.pt

Tel.: 21 781 0870

Fax: 21 394 5750

Toda a correspondência sobre assinaturas deverá ser dirigida para a Imprensa Nacional-Casa da Moeda, S. A.
Unidade de Publicações Oficiais, Marketing e Vendas, Avenida Dr. António José de Almeida, 1000-042 Lisboa