

administrativa e financeira, que se encontrem inseridos no mecanismo de depósito no Tesouro, previsto na legislação em vigor ⁽³⁷⁾.

- (1) Lei n.º 150/99, 11 Setembro;
 (2) Lei n.º 17/2000, de 8 de Agosto;
 (3) Lei n.º 17/2000, de 8 de Agosto;
 (4) Cláusula 3.ª dos contratos aprovados pelos Decretos-Leis n.ºs 287/76, de 22 de Abril, e 606/76, de 24 de Julho;
 (5) Artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 36 197, de 27 de Março de 1947;
 (6) Artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 309/89, de 19 de Setembro;
 (7) Artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 309/89, de 19 de Setembro;
 (8) Artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 36 197, de 27 de Março de 1947;
 (9) Artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 309/89, de 19 de Setembro;
 (10) Lei n.º 28/84, de 14 de Agosto;
 (11) Resolução da Assembleia da República n.º 22/85, de 10 de Julho, publicada no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 215, de 18 de Setembro de 1985;
 (12) Decreto-Lei n.º 459/82, de 26 de Novembro;
 (13) Artigos 23.º e 29.º do Decreto-Lei n.º 100/99, de 31 de Março, Lei n.º 4/84, de 5 de Abril, e Decreto-Lei n.º 194/96, de 16 de Outubro;
 (14) Artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 41/84, de 3 de Fevereiro, com a nova redacção dada pelo artigo único do Decreto-Lei n.º 299/85, de 29 de Julho, artigos 7.º a 10.º do Decreto-Lei n.º 184/89, de 2 de Junho, e 18.º a 21.º do Decreto-Lei n.º 427/89, de 7 de Dezembro, com a nova redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 218/98, de 17 de Julho;
 (15) Artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 41/84, de 3 de Fevereiro, com a nova redacção dada pelo artigo único do Decreto-Lei n.º 299/85, de 29 de Julho;
 (16) N.º 2 do artigo 34.º da Lei n.º 49/99, de 22 de Junho, e despacho conjunto n.º 625/99, de 13 Julho;
 (17) Artigo 19.º do Decreto-Lei n.º 184/89, de 2 de Junho;
 (18) Decreto-Lei n.º 57-B/84, de 20 de Fevereiro;
 (19) Artigos 23.º e 29.º do Decreto-Lei n.º 100/99, de 31 de Março, Lei n.º 4/84, de 5 de Abril, e Decreto-Lei n.º 194/96, de 16 de Outubro;
 (20) Artigo 28.º do Decreto-Lei n.º 259/98, de 18 de Agosto;
 (21) Decretos-Leis n.ºs 72/80, de 15 de Abril, 331/88, de 27 de Setembro, e 106/98, de 24 de Abril;
 (22) Decretos-Leis n.ºs 192/95, de 28 de Julho, e 106/98, de 24 de Abril;
 (23) Decreto-Lei n.º 4/89, de 6 de Janeiro;
 (24) Decreto-Lei n.º 72/80, de 15 de Abril;
 (25) Decreto-Lei n.º 259/98, de 18 de Agosto, e artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 62/79, de 30 de Março;
 (26) Decreto-Lei n.º 259/98, de 18 de Agosto, e artigos 5.º e 6.º do Decreto-Lei n.º 62/79, de 30 de Março;
 (27) Decreto-Lei n.º 259/98, de 18 de Agosto;
 (28) Artigo 28.º do Decreto-Lei n.º 427/89, de 7 de Dezembro, com a nova redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 218/98, de 17 de Julho;
 (29) Artigo 19.º do Decreto-Lei n.º 184/89, de 2 de Junho, e artigos 11.º e 12.º do Decreto-Lei n.º 353-A/89, de 16 de Outubro;
 (30) Artigo 31.º do Decreto-Lei n.º 133-B/97, de 30 de Maio;
 (31) Decretos-Leis n.ºs 197/77, de 17 de Maio, 133-B/97, de 30 de Maio, e 223/95, de 8 de Setembro;
 (32) Decreto-Lei n.º 503/99, de 20 de Novembro;
 (33) N.º 4 do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 191/99, 5 de Junho, e Resolução do Conselho de Ministros n.º 45/2000, de 2 de Junho;
 (34) Lei n.º 6/91, de 2 de Fevereiro;
 (35) Artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 477/80, 15 de Outubro, e Portaria n.º 671/2000, de 17 de Abril;
 (36) Lei n.º 6/91, de 2 de Fevereiro;
 (37) Decreto-Lei n.º 459/82, de 26 de Novembro.

regulares de embarcações *ferry roll on-roll off (ro-ro)* e de passageiros de alta velocidade.

A referida directiva, ao estabelecer um regime de vistorias obrigatórias e de controlo da segurança de embarcações *ferry ro-ro* e de passageiros de alta velocidade, exploradas em serviços regulares de ou para portos dos Estados-Membros da Comunidade Europeia, tanto em viagens internacionais como domésticas, e também ao consagrar o direito das administrações de proceder a investigações acerca de acidentes marítimos, constitui mais um instrumento jurídico importante para o estabelecimento de um nível de segurança adequado para estas embarcações.

Atendendo ao elevado número de pessoas que estas embarcações transportam, a prevenção de acidentes assume enorme relevo, pelo que o Estado Português deverá assegurar o cumprimento dos requisitos de segurança exigíveis às embarcações, qualquer que seja o seu pavilhão, bem como às companhias que as explorem, quando essa exploração se desenvolva dentro de espaços marítimos nacionais.

A realização de vistorias obrigatórias antes de as embarcações entrarem ao serviço e, posteriormente, em intervalos regulares, e sempre que ocorram alterações significativas das circunstâncias de exploração, e a exigência da existência a bordo de equipamento de registo dos dados de viagem irão contribuir para o reforço da segurança dos passageiros, dos tripulantes e das embarcações.

Importa, portanto, como fomento de uma cultura de segurança e de qualidade dos serviços prestados pelas embarcações *ferry ro-ro* e de passageiros de alta velocidade, que o Estado Português participe ou coopere com outros Estados na investigação de acidentes, quando esteja legitimamente interessado, bem como investigue qualquer acidente, com base nas disposições do Código para a Investigação de Acidentes Marítimos, da Organização Marítima Internacional (OMI), que ocorra com uma embarcação que arvore pavilhão nacional, facultando ao público os resultados de tais investigações.

Com vista a traduzir num quadro legal as vantagens que reconhecidamente se deixaram evidenciadas, o presente diploma procede à transposição para o ordenamento jurídico nacional da Directiva n.º 1999/35/CE, do Conselho, de 29 de Abril, relativa a um sistema de vistorias obrigatórias para a exploração segura de embarcações *ferry ro-ro* e de passageiros de alta velocidade em serviços regulares.

Assim:

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

Artigo 1.º

Objecto

O presente diploma visa transpor para o ordenamento jurídico interno a Directiva n.º 1999/35/CE, do Conselho, de 29 de Abril, e estabelecer um sistema de vistorias obrigatórias a efectuar às embarcações *ferry ro-ro* e de passageiros de alta velocidade, exploradas em serviços regulares, bem como conferir à administração nacional competente o direito de investigar ou de cooperar na investigação de acidentes ou de incidentes marítimos em que estejam envolvidas as referidas embarcações.

MINISTÉRIO DO EQUIPAMENTO SOCIAL

Decreto-Lei n.º 27/2002

de 14 de Fevereiro

Com o objectivo de aumentar a segurança do transporte marítimo de passageiros, no quadro da política comum dos transportes, o Conselho da União Europeia aprovou a Directiva n.º 1999/35/CE, do Conselho, de 29 de Abril, relativa a um sistema de vistorias obrigatórias tendo em vista a exploração segura de serviços

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente diploma, entende-se por:

- a) «Administração nacional competente (ANC)», o Instituto Marítimo-Portuário (IMP);
- b) «Anomalia», a situação de incumprimento de qualquer dos requisitos previstos no presente diploma;
- c) «Certificados das embarcações *ferry ro-ro* e de passageiros de alta velocidade utilizados em viagens internacionais», os certificados de segurança emitidos em conformidade com a Convenção SOLAS de 1974 e respectivas alterações, juntamente com os registos de equipamento pertinentes e, quando for o caso, os certificados de isenção e as autorizações de exploração;
- d) «Certificados de embarcações *ferry ro-ro* e de passageiros de alta velocidade, utilizados em viagens domésticas», os certificados de segurança emitidos em conformidade com o disposto no artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 293/2001, de 20 de Novembro, que transpõe para o ordenamento jurídico interno a Directiva n.º 98/18/CE, do Conselho, de 17 de Março, relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros, juntamente com os registos de equipamento pertinentes e, quando for o caso, os certificados de isenção e as autorizações de exploração;
- e) «Certificado de isenção», o certificado emitido em conformidade com a regra 12, a), VI), parte B, do capítulo I da Convenção SOLAS de 1974;
- f) «Código das Embarcações de Alta Velocidade», o Código Internacional para a Segurança das Embarcações de Alta Velocidade, constante da Resolução MSC 36(63), de 20 de Maio de 1994, do Comité de Segurança Marítima da OMI, na versão em vigor em 1 de Dezembro de 2000;
- g) «Código de Investigação de Acidentes Marítimos», o Código de Investigação de Acidentes ou de Incidentes Marítimos, adoptado pela OMI, através da Resolução A.849(20), da Assembleia, de 27 de Novembro de 1997;
- h) «Convenção SOLAS de 1974», a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, bem como os seus protocolos e alterações, na versão em vigor em 1 de Junho de 1999;
- i) «Companhia», a companhia que explore uma ou mais embarcações *ferry ro-ro* e a quem tenha sido emitido um documento de conformidade, nos termos do n.º 2 do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 3051/95, do Conselho, de 8 de Dezembro, relativo à gestão da segurança das embarcações *ferry roll on-roll off* de passageiros (embarcações *ferry ro-ro*) ou a companhia que explore embarcações de passageiros de alta velocidade e a quem tenha sido emitido um documento de conformidade nos termos da regra 4, capítulo IX, da Convenção SOLAS de 1974, na versão em vigor em 1 de Dezembro de 2000;
- j) «Embarcação de passageiros de alta velocidade», a embarcação de alta velocidade que transporte mais de 12 passageiros, tal como vem

definida na regra 1 do capítulo X da Convenção SOLAS de 1974, na versão em vigor em 1 de Dezembro de 2000;

- l) «Embarcação *ferry ro-ro*», a embarcação de passageiros de mar que transporte mais de 12 passageiros, equipada de forma a permitir o embarque e o desembarque directos, em marcha, de veículos rodoviários ou ferroviários;
- m) «Estado de acolhimento», o Estado-Membro da Comunidade Europeia de cujos ou para cujos portos uma embarcação *ferry ro-ro* ou de passageiros de alta velocidade efectua um serviço regular;
- n) «Inspector qualificado», o inspector de navios ou a pessoa devidamente autorizada pela ANC a efectuar vistorias e inspecções relacionadas com os certificados e que preencha os critérios de qualificação e de independência especificados no anexo IV ao presente diploma;
- o) «Organização reconhecida», a organização reconhecida em conformidade com o disposto no Decreto-Lei n.º 115/96, de 6 de Agosto;
- p) «Passageiro», qualquer pessoa a bordo das embarcações *ferry ro-ro* ou de passageiros de alta velocidade, com excepção do comandante, dos membros da tripulação, das pessoas empregadas a bordo e das crianças de idade inferior a um ano;
- q) «Serviço regular», o serviço de transporte efectuado por embarcações *ferry ro-ro* ou de passageiros de alta velocidade, entre dois ou mais portos, com determinada regularidade e frequência, ou traduzido numa série de viagens de e para o mesmo porto, sem escalas intermédias, segundo horários publicados;
- r) «Viagem doméstica», a viagem por mar efectuada de um porto de um Estado-Membro da Comunidade Europeia para o mesmo porto ou para outro porto desse Estado-Membro;
- s) «Viagem internacional», a viagem por mar efectuada entre um porto nacional e um porto estrangeiro ou vice-versa;
- t) «Vistoria específica», a vistoria efectuada pela ANC, em conformidade com o especificado nos artigos 6.º e 8.º do presente diploma;
- u) «Zona marítima», a zona marítima incluída numa lista estabelecida nos termos do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 293/2001, de 20 de Novembro.

Artigo 3.º

Âmbito de aplicação

O presente diploma aplica-se às embarcações *ferry ro-ro* e de passageiros de alta velocidade, qualquer que seja o seu pavilhão, exploradas em serviços regulares, em viagens domésticas ou internacionais efectuadas em zonas marítimas abrangidas pela classe A a que se refere o artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 293/2001, de 20 de Novembro.

Artigo 4.º

Verificações iniciais às embarcações

1 — As companhias que pretendam explorar embarcações *ferry ro-ro* ou de passageiros de alta velocidade

em serviços regulares só poderão fazê-lo depois de a ANC verificar se as referidas embarcações:

- a) Dispõem de certificados válidos emitidos pela administração do Estado do pavilhão ou por uma organização reconhecida;
- b) Foram inspeccionadas para efeitos da emissão de certificados em conformidade com os procedimentos e as orientações pertinentes que figuram em anexo à Resolução A.746(18), da Assembleia da OMI sobre as orientações relativas às vistorias no âmbito do sistema harmonizado de vistoria e de certificação, vigente à data de 1 de Dezembro de 2000, ou de acordo com os procedimentos destinados ao mesmo fim;
- c) Satisfazem as normas especificadas para a sua classificação, segundo as regras de uma organização reconhecida ou segundo regras consideradas equivalentes pela administração do Estado do pavilhão no que respeita à construção e à manutenção do casco, às máquinas e às instalações eléctricas e de comando;
- d) Estão munidas de um equipamento de registo dos dados de viagem (RDV) com o fim de fornecer informações para a investigação de eventuais acidentes ou incidentes, devendo o RDV satisfazer as normas de desempenho definidas na Resolução A.861(20), da Assembleia da OMI, de 27 de Novembro de 1997, e as normas de ensaio estabelecidas na Norma n.º 61 996 da Comissão Electrotécnica Internacional (CEI).

2 — Se as embarcações já estão a ser exploradas à data da entrada em vigor do presente diploma, as companhias dispõem de 120 dias a contar da referida data para dar cumprimento ao disposto nas alíneas do número anterior.

3 — A ANC poderá solicitar à Comissão que sejam concedidas isenções relativamente a certos requisitos de RDV a instalar em embarcações construídas antes de 1 de Junho de 1999.

Artigo 5.º

Verificações iniciais às companhias e às administrações dos Estados de pavilhão

1 — Antes de as embarcações *ferry ro-ro* e de passageiros de alta velocidade começarem a ser exploradas em serviços regulares, a ANC deve verificar se as companhias:

- a) Tomaram as medidas necessárias para garantir que são aplicados os requisitos específicos estabelecidos no anexo I ao presente diploma e forneceram prova da sua conformidade, relativamente aos Estados de acolhimento, com o disposto nos n.ºs 1 e 2 do presente artigo e com o artigo 4.º do presente diploma;
- b) Acordaram, à partida, no sentido de que as administrações dos Estados de acolhimento ou de outros Estados-Membros legitimamente interessados, nos termos do artigo 12.º do presente diploma, possam investigar qualquer acidente ou incidente marítimo ou participar ou cooperar nessas investigações, mostrando-se dispostas a facilitar às administrações desses Estados o acesso aos dados recuperados do RDV das embarcações envolvidas num acidente ou num incidente.

2 — Se as companhias já estiverem a explorar as referidas embarcações à data da entrada em vigor do presente diploma, a ANC deve efectuar as verificações previstas nos números anteriores no prazo de 120 dias contados a partir da referida data.

3 — A ANC deve igualmente verificar, para os navios e embarcações que arvoreem o pavilhão que não seja de um Estado-Membro, a confirmação do Estado do pavilhão que aceitou o compromisso assumido pela companhia de cumprir as normas constantes do presente diploma.

Artigo 6.º

Vistorias específicas iniciais

1 — As companhias que pretendam explorar embarcações *ferry ro-ro* ou de passageiros de alta velocidade em serviços regulares devem requerer à ANC as vistorias específicas iniciais, em conformidade com os anexos I e II ao presente diploma, destinadas a verificar se as referidas embarcações satisfazem os requisitos necessários para a exploração segura de serviços regulares.

2 — Na situação prevista no número anterior, a ANC deve fixar uma data para as vistorias específicas iniciais não superior a um mês a contar da recepção da prova necessária para completar as verificações efectuadas nos termos dos artigos 4.º e 5.º do presente diploma.

3 — Para as embarcações que já estavam a ser exploradas à data da entrada em vigor do presente diploma, as companhias devem requerer a vistorias previstas nos números anteriores no prazo de um mês contado a partir da referida data.

Artigo 7.º

Disposições especiais

1 — Se as embarcações *ferry ro-ro* ou de passageiros de alta velocidade já tiverem sido verificadas ou vistoriadas, para efeito de serviços regulares prestados num Estado de acolhimento, a ANC deve ter em consideração essas verificações e vistorias anteriores e caso considere que satisfazem e são válidas para as novas condições de exploração não haverá lugar à aplicação do disposto nos artigos 4.º, 5.º e 6.º do presente diploma.

2 — Se as embarcações *ferry ro-ro* ou de passageiros de alta velocidade já estiverem a ser exploradas, num serviço regular, cumprindo as disposições do presente diploma, a sua utilização num serviço regular diferente não obriga à aplicação do disposto nos artigos 4.º, 5.º e 6.º do presente diploma caso as características das zonas marítimas utilizadas sejam semelhantes e a ANC verifique que as referidas embarcações preenchem os requisitos para a exploração segura desse serviço regular.

3 — A pedido das companhias, a ANC poderá confirmar-lhes, antecipadamente, se as zonas marítimas e as características das rotas são semelhantes.

4 — Se, devido a circunstâncias imprevistas, tiver de ser substituída rapidamente uma embarcação *ferry ro-ro* ou de passageiros de alta velocidade para garantir a continuidade do serviço regular e a nova embarcação não se encontrar abrangida pelo disposto nos números anteriores, a ANC pode permitir que essa embarcação seja explorada, desde que:

- a) Da inspecção visual ou da verificação dos documentos não resultem indícios de que a embarcação não preenche os requisitos necessários a uma exploração segura; e

- b) A embarcação seja submetida, no prazo de um mês, às verificações e às vistorias necessárias, nos termos dos artigos 4.º, 5.º e 6.º do presente diploma.

Artigo 8.º

Vistorias específicas regulares e outras vistorias

1 — A ANC deve efectuar de 12 em 12 meses as seguintes vistorias:

- a) Uma vistoria específica, em conformidade com o anexo II ao presente diploma;
- b) Uma vistoria durante um serviço regular, que abranja os requisitos e os procedimentos suficientes, previstos nos anexos I, II e III ao presente diploma, que permita concluir que as embarcações continuam a satisfazer os requisitos necessários para uma exploração segura.

2 — Uma vistoria específica inicial, efectuada em conformidade com o disposto no artigo 6.º do presente diploma, vale como uma vistoria específica regular.

3 — A ANC deve efectuar uma vistoria específica, em conformidade com o disposto no anexo II ao presente diploma, no caso de uma embarcação *ferry ro-ro* ou de passageiros de alta velocidade ser objecto de reparações, de alterações ou de grandes modificações ou se houver mudança de companhia armadora, de pavilhão ou de classe.

4 — A ANC pode dispensar uma embarcação da vistoria prevista no número anterior se concluir que as referidas alterações, de acordo com as verificações e as vistorias anteriormente realizadas, não afectaram a exploração da embarcação em segurança.

5 — Se as vistorias previstas nas alíneas a) e b) do n.º 1 deste artigo confirmarem ou revelarem anomalias ou situações de inobservância dos requisitos previstos no presente diploma que justifiquem o impedimento da exploração das embarcações, todas as despesas efectuadas com as vistorias consequentes serão suportadas pelas companhias.

Artigo 9.º

Notificação

A ANC deve informar as companhias, logo que possível e por escrito, dos resultados das verificações e das vistorias efectuadas nos termos dos artigos 4.º, 5.º, 6.º e 8.º do presente diploma.

Artigo 10.º

Impedimento de exploração

1 — A ANC deve impedir a exploração das embarcações *ferry ro-ro* ou de passageiros de alta velocidade em serviços regulares sempre que se verifique uma das situações seguintes:

- a) Não lhe seja possível confirmar que as embarcações e as companhias satisfazem o disposto nos artigos 4.º e 5.º do presente diploma;
- b) Sejam constatadas anomalias, durante as vistorias previstas nos artigos 6.º e 8.º do presente diploma, que representem um perigo imediato para o ambiente, para a embarcação e para a tripulação e passageiros;
- c) Exista um comprovado incumprimento da legislação aplicável ao transporte de mercadorias perigosas ou poluentes entre portos comunitá-

rios (Decreto-Lei n.º 94/96, de 17 de Julho alterado pelo Decreto-Lei n.º 169/2000, de 8 de Agosto), ao nível mínimo da formação dos marítimos (Decreto-Lei n.º 156/96, de 31 de Agosto) e à gestão da segurança das embarcações *ferry roll on-roll off* de passageiros [Regulamento (CE) n.º 3051/95, do Conselho, de 5 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 179/98, da Comissão, de 23 de Janeiro], que represente um perigo imediato para a vida, para a embarcação e para a tripulação e passageiros;

d) Não tenha sido consultada pelo Estado do pavilhão quanto às matérias previstas nos n.ºs 1 e 5 do artigo 13.º do presente diploma, até que o perigo seja afastado e se mostrem preenchidos os requisitos previstos no presente diploma.

2 — A ANC deve informar a companhia, por escrito, da decisão que impedir a exploração da embarcação e apresentar da mesma uma justificação completa.

3 — Se uma embarcação *ferry ro-ro* ou de passageiros de alta velocidade já estiver a ser explorada num serviço regular e for comprovada a existência de anomalias, a ANC deve exigir à companhia que tome as medidas necessárias para que sejam prontamente corrigidas ou, se não representarem um perigo imediato para a segurança da embarcação nem dos seus tripulantes e passageiros, para que sejam corrigidas no prazo razoável que lhe for fixado.

4 — A ANC deve verificar se as correcções das anomalias foram devidamente efectuadas e, se não for esse o caso, deve impedir a exploração da embarcação.

5 — Da decisão que impedir a exploração de uma embarcação *ferry ro-ro* ou de passageiros de alta velocidade cabe recurso nos termos gerais de direito, devendo a ANC informar as companhias do seu direito de recorrer.

6 — Ao recurso referido no número anterior é atribuído efeito meramente devolutivo.

7 — Sempre que o disposto nos artigos 4.º, 5.º e 8.º do presente diploma seja aplicado a uma embarcação *ferry ro-ro* ou de passageiros de alta velocidade que ainda não esteja a ser explorada num serviço regular, a decisão de impedimento da exploração dessa embarcação deve ser tomada no prazo de um mês a contar da vistoria específica inicial e comunicada imediatamente à companhia.

Artigo 11.º

Procedimentos relativos às vistorias específicas iniciais e regulares

1 — Se as vistorias específicas efectuadas às embarcações *ferry ro-ro* ou de passageiros de alta velocidade resultarem satisfatórias, a ANC pode dispensar essas embarcações das inspecções alargadas previstas no Decreto-Lei n.º 195/98, de 10 de Julho.

2 — A ANC deve cooperar com as administrações dos Estados de acolhimento sempre que estas estejam envolvidas numa vistoria específica de uma embarcação *ferry ro-ro* ou de passageiros de alta velocidade e, nesses casos, as vistorias específicas devem ser efectuadas por uma equipa composta por inspectores qualificados dos Estados de acolhimento envolvidos e, se for necessária uma avaliação qualitativa do cumprimento das disposições relacionadas com a classe das embarcações, a ANC deve assegurar que a equipa conte com os peritos necessários, incluindo, se for caso disso, um inspector de uma organização reconhecida.

3 — As anomalias detectadas devem ser comunicadas pela ANC às administrações dos Estados de acolhimento, o mesmo acontecendo quando o Estado de bandeira envolvido seja um país terceiro.

4 — A ANC pode, se assim o entender, efectuar uma vistoria a pedido de outro Estado de acolhimento envolvido.

5 — A pedido das companhias, a ANC deve convidar a administração do Estado do pavilhão, caso este não seja um Estado de acolhimento, a fazer-se representar em qualquer vistoria específica a efectuar nos termos do presente diploma.

6 — A ANC, ao planear uma vistoria nos termos dos artigos 6.º e 8.º do presente diploma, deve ter em conta os calendários de exploração e de manutenção da embarcação a vistoriar.

7 — Os resultados das vistorias específicas devem ser registados em relatórios da ANC.

8 — Em caso de diferendo persistente entre Estados de acolhimento quanto ao cumprimento das disposições do artigo 4.º e do n.º 1 do artigo 5.º do presente diploma, a ANC deve notificar imediatamente a Comissão das razões desse diferendo.

Artigo 12.º

Investigação técnica de acidentes

1 — À ANC cumpre investigar os acidentes ou os incidentes marítimos que decorram da exploração das embarcações previstas neste diploma, podendo nessa investigação participar ou cooperar a administração de qualquer Estado-Membro legitimamente interessado, ou nos termos do Código de Investigação de Acidentes Marítimos.

2 — Para os efeitos previstos no número anterior, deve entender-se por «Estado legitimamente interessado», «Estado que conduz a investigação» e «acidente marítimo» o que vem definido no Código de Investigação de Acidentes Marítimos.

3 — A ANC é responsável pela investigação e pela coordenação com outros Estados dos acidentes e dos incidentes que ocorram em águas territoriais, ou em outras águas se o último porto visitado pela embarcação envolvida tiver sido um porto nacional, podendo, todavia, acordar com as administrações dos Estados legitimamente interessados que seja um desses Estados a conduzir a investigação.

4 — As investigações devem ser concluídas pela ANC ou pelas administrações dos Estados que nelas participem ou cooperem de forma eficiente e com a maior brevidade possível, tendo em conta o disposto no Código de Investigação de Acidentes Marítimos.

5 — Os relatórios resultantes das investigações devem ser tornados públicos pela ANC em conformidade com o disposto no n.º 12.3 do Código de Investigação de Acidentes Marítimos e notificados à Comissão.

Artigo 13.º

Medidas de acompanhamento

1 — Quando for emitido ou reconhecido um certificado de isenção, a ANC deve colaborar com o Estado de acolhimento envolvido ou com a administração do Estado do pavilhão, no sentido de resolver, antes da vistoria específica inicial, qualquer diferendo que possa surgir quanto à adequação da isenção.

2 — A ANC deve providenciar para que sejam estabelecidos sistemas costeiros de orientação náutica e

outros sistemas de informação, em conformidade com a Resolução A.795(19) da OMI, destinados a dar assistência às embarcações *ferry ro-ro* e de passageiros de alta velocidade e a garantir a exploração segura de parte ou da totalidade do serviço regular.

3 — A ANC deve fornecer à Comissão cópias dos relatórios das vistorias previstos no n.º 7 do artigo 11.º do presente diploma, com o número de identificação da OMI, se for caso disso e, se no serviço regular estiverem envolvidos dois ou mais Estados de acolhimento, as informações podem ser fornecidas pela administração de um desses Estados.

4 — A ANC deve assegurar que as companhias que explorem embarcações *ferry ro-ro* ou de passageiros de alta velocidade em serviços regulares de ou para portos nacionais, possam manter e aplicar um sistema integrado de planos de contingência para situações de emergência a bordo, tomando como referência, para esse fim, o quadro previsto na Resolução A.852(20), da Assembleia da OMI, sobre as orientações para uma estrutura de um sistema integrado de contingência, devendo, no caso de estarem envolvidos no mesmo serviço regular dois ou mais Estados-Membros na qualidade de Estados de acolhimento, estabelecer um plano conjunto para as diferentes rotas.

5 — A ANC deve assegurar, na qualidade de Estado de acolhimento, o pleno envolvimento da administração do Estado do pavilhão no processo de emissão da autorização de exploração para uma embarcação de alta velocidade, em conformidade com as disposições do n.º 1.9.3 do Código das Embarcações de Alta Velocidade, devendo ainda assegurar que sejam estabelecidas ou mantidas e efectivamente observadas as restrições de exploração exigidas pelas situações locais e julgadas necessárias para a protecção da vida, dos recursos naturais e das actividades costeiras.

Artigo 14.º

Cooperação entre Estados de acolhimento

A ANC deve colaborar com as administrações dos Estados de acolhimento envolvidos no mesmo serviço regular, sempre que tal seja solicitado.

Artigo 15.º

Medidas de apoio

A ANC deve informar os países terceiros com responsabilidades de Estado do pavilhão ou com responsabilidades semelhantes às de um Estado de acolhimento, relativamente às embarcações *ferry ro-ro* ou de passageiros de alta velocidade que operem entre um porto nacional e um porto de um Estado terceiro, dos requisitos impostos pelo presente diploma às companhias que explorem um serviço regular.

Artigo 16.º

Ilícito de mera ordenação social

1 — Constitui contra-ordenação, punível com coima a aplicar às companhias responsáveis, a exploração de embarcações *ferry ro-ro* ou de passageiros de alta velocidade em serviços regulares que não estejam devidamente verificadas ou vistoriadas, nos termos dos artigos 4.º, 5.º, 6.º, 7.º e 8.º do presente diploma, ou se encontrem impedidas, nos termos do artigo 10.º do mesmo diploma, ou que não disponha do equipamento

de registo de dados de viagem (RDV), previsto na alínea *d*) do n.º 1 do artigo 4.º também do presente diploma.

2 — Constitui igualmente contra-ordenação, punível com coima, a aplicar às companhias responsáveis, o não fornecimento à ANC de informações necessárias à investigação dos acidentes ou dos incidentes, conforme vem disposto na alínea *d*) do n.º 1 do artigo 4.º do presente diploma.

3 — As contra-ordenações previstas no n.º 1 deste artigo são punidas com coima de montante mínimo de € 2500 e máximo de € 40 000 (501 205\$ a 8 019 280\$) e as previstas no n.º 2 deste artigo são punidas com coima de montante mínimo de € 1000 e máximo de € 7500 (200 482\$ a 1 503 615\$).

Artigo 17.º

Fiscalização e aplicação das coimas

Compete ao IMP fiscalizar o cumprimento do disposto neste diploma, instaurar e instruir os processos contra-ordenacionais e aplicar as respectivas coimas.

Artigo 18.º

Destino das coimas

O montante das coimas aplicadas reverte em 40% para o IMP e em 60% para o Estado.

Artigo 19.º

Entrada em vigor

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

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 5 de Dezembro de 2001. — *António Manuel de Oliveira Guterres* — *Guilherme d'Oliveira Martins* — *Rui Eduardo Ferreira Rodrigues Pena* — *Eduardo Luís Barreto Ferro Rodrigues* — *António Luís Santos Costa* — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa*.

Promulgado em 28 de Janeiro de 2002.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 31 de Janeiro de 2002.

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

ANEXO I

Requisitos específicos a satisfazer pelas companhias

(nos termos e para os efeitos do n.º 1 do artigo 5.º e dos artigos 6.º e 8.º)

As companhias que explorem embarcações *ferry ro-ro* e de passageiros de alta velocidade devem garantir que:

1 — São fornecidas ao comandante, antes da largada da embarcação, informações adequadas sobre a disponibilidade de sistemas costeiros de orientação náutica e outros sistemas de informação que o assistam na condução segura das viagens e que o comandante utiliza os sistemas de orientação náutica criados pelos Estados-Membros da Comunidade Europeia;

2 — São aplicadas as disposições pertinentes dos n.ºs 2 a 6 da Circular n.º 699 do Comité de Segurança Marítima

sobre orientações revistas para as instruções de segurança aos passageiros;

3 — É afixada, em local facilmente acessível, uma tabela com a organização do serviço a bordo, que contenha:

- a) A escala de serviço no mar e no porto; e
- b) O número máximo de horas de trabalho ou o número mínimo de horas de repouso exigidas para os marítimos de quarto;

4 — O comandante não se veja impossibilitado de tomar as decisões que, no seu critério profissional, considere necessárias para a segurança da navegação e da operação do navio, em especial em condições de mau tempo e mar agitado;

5 — O comandante mantenha um registo das actividades e incidentes de navegação, importantes para a segurança da navegação;

6 — Qualquer avaria ou deformação permanente nas portas do casco ou na chaparia do casco que lhe esteja associada e possa afectar a integridade da embarcação e quaisquer anomalias nos dispositivos de fecho dessas portas são imediatamente comunicadas à administração do Estado do pavilhão e ao Estado de acolhimento e prontamente corrigidas a contento de ambos;

7 — Antes da largada da embarcação, está disponível um plano de viagem actualizado e preparado de acordo com as orientações estabelecidas na Resolução A.893(21) da Assembleia da Organização Marítima Internacional sobre orientações para os planos de viagem;

8 — São comunicadas aos passageiros e disponibilizadas de modo acessível às pessoas com dificuldades de visão as informações gerais disponíveis a bordo ou respeitantes aos serviços de assistência a idosos e a deficientes.

ANEXO II

Procedimentos para as vistorias específicas

(nos termos e para os efeitos dos artigos 6.º e 8.º)

1 — As vistorias específicas devem garantir que estão satisfeitas as prescrições obrigatórias, especialmente as relativas à construção, subdivisão e estabilidade, maquinaria e instalações eléctricas, carga, estabilidade, protecção contra incêndios, número máximo de passageiros, radiocomunicações e navegação, meios de salvação e transporte de mercadorias perigosas e devem, para tal efeito e quando aplicável, incluir no mínimo:

- O arranque do gerador de emergência;
- A inspecção da iluminação de emergência;
- A inspecção da fonte de energia de emergência para as instalações radioeléctricas;
- O ensaio da instalação sonora para comunicações públicas;
- Um exercício de combate a incêndios, incluindo a demonstração da capacidade de utilização do equipamento de bombeiro;
- O funcionamento da bomba de incêndio de emergência com duas mangueiras ligadas ao colectador;
- O ensaio dos comandos remotos de paragem de emergência do abastecimento de combustível às caldeiras e máquinas principais e auxiliares e dos ventiladores;
- O ensaio dos comandos à distância e locais de encerramento das válvulas de borboleta contra incêndios;

- O ensaio dos sistemas de alarme e detecção de incêndios;
- O ensaio do encerramento das portas corta-fogo;
- O funcionamento das bombas de esgoto;
- O encerramento das portas das anteparas estanques nos postos de manobra locais e à distância;
- Uma demonstração de que os elementos chave da tripulação conhecem o plano para limitação de avarias;
- O arriamento de pelo menos uma embarcação salva-vidas e uma embarcação de socorro, o arranque e ensaio dos seus sistemas de propulsão e governo e a sua recuperação da água para a posição de estiva a bordo;
- A verificação do inventário de todas as embarcações salva-vidas e de socorro;
- O ensaio dos aparelhos de governo principal e auxiliar do navio ou embarcação.

2 — As vistorias específicas devem incluir a verificação do sistema de manutenção planificada de bordo.

3 — As vistorias específicas devem incidir sobre a familiarização e a eficiência dos membros da tripulação, no que respeita aos procedimentos de segurança, aos procedimentos de emergência, à manutenção, aos métodos de trabalho, à segurança dos passageiros, aos procedimentos na ponte e às operações relacionadas com a carga e com os veículos, devendo ainda ser verificadas a capacidade dos marítimos para compreender e, quando necessário, dar ordens e instruções na língua comum de trabalho registada no diário de bordo do navio e também as provas documentais de que aos membros da tripulação foi ministrada com êxito uma formação especial, abrangendo, designadamente:

- O controlo de multidões;
- A familiarização com o trabalho a bordo;
- O domínio da segurança para o pessoal que presta assistência directa aos passageiros nos espaços a estes reservados, em especial aos passageiros idosos e deficientes, em situações de emergência;
- A gestão de situações de crise e do comportamento humano.

4 — A vistoria específica deve incluir uma avaliação destinada a determinar se a organização das escalas de serviço dá origem a fadiga excessiva, particularmente ao nível do pessoal que efectua quartos.

5 — Os certificados de competência dos membros da tripulação emitidos por Estados terceiros só serão reconhecidos pela entidade nacional competente se satisfizerem o disposto na Regra I/10 da Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos, de 1978 (Convenção NFCSQ), revista.

ANEXO III

Orientações a seguir pelos inspectores qualificados ao efectuar vistorias não programadas durante um serviço regular

[nos termos e para os efeitos da alínea b) do n.º 1 do artigo 8.º]

1 — Informação sobre os passageiros:

Verificar se não é excedido o número de passageiros que a embarcação *ferry ro-ro* ou de passageiros de alta velocidade (adiante denominada «navio») está autorizada a transportar; se o sistema de registo das informações relativas aos passageiros satisfaz as regras estabelecidas e se

é eficaz o modo como a informação sobre o número total de passageiros é transmitida ao comandante e, nos casos adequados, como são contabilizados no total para a viagem de regresso os passageiros que efectuem uma travessia de ida e volta sem ir a terra.

2 — Informação sobre o carregamento e a estabilidade:

Verificar se estão gravadas, se são fiáveis e se são utilizadas as marcas de calado; se estão previstas medidas para assegurar que a carga do navio não seja excessiva e se a linha de carga de compartimentação apropriada não está submersa; se a avaliação do carregamento e da estabilidade é efectuada como exigido; se é afixado o peso dos veículos de mercadorias e das outras cargas, quando necessário, e se os dados foram transmitidos ao comandante do navio para avaliação do carregamento e da estabilidade; se os planos para limitação de avarias estão afixados de forma permanente e se existem folhetos à disposição dos oficiais do navio com as informações relativas à limitação de avarias.

3 — Segurança para a navegação no mar:

Verificar se foi cumprido o procedimento destinado a garantir que o navio está preparado para navegar em segurança antes de deixar o cais, o que deverá incluir um procedimento de confirmação de que todas as portas do casco estanques à água e as portas estanques à intempérie estão fechadas; se todas as portas do pavimento reservado aos veículos são fechadas antes de o navio deixar o cais ou ficam abertas apenas o tempo suficiente para permitir o fecho do visor de proa; se os dispositivos de fecho das portas da proa, da popa e do costado e a existência, na ponte de comando, de indicadores luminosos e de um sistema de vigilância por televisão permitem controlar a situação das portas;

Verificar e assinalar qualquer anomalia no funcionamento dos indicadores luminosos e particularmente nos interruptores das portas.

4 — Comunicações de segurança:

Verificar como são feitas as comunicações de segurança de rotina e a afixação das instruções e orientações sobre os procedimentos a seguir em situações de emergência na(s) língua(s) adequada(s); se as comunicações de segurança de rotina são efectuadas no início da viagem e se são audíveis em todos os espaços públicos, incluindo os pavimentos descobertos a que os passageiros têm acesso.

5 — Entradas no diário de bordo:

Examinar o diário de bordo para verificar se são lançadas as entradas respeitantes, nomeadamente, ao encerramento das portas da proa, popa e costado e outras portas estanques à água e à intempérie aos exercícios de manobra das portas estanques de compartimentação e aos ensaios dos aparelhos de governo;

Verificar se estão registados os dados relativos aos calados, ao bordo livre e à estabilidade, bem como a língua de trabalho comum da tripulação.

6 — Mercadorias perigosas:

Verificar se o carregamento de mercadorias perigosas ou poluentes é efectuado em conformidade com as regras aplicáveis e, em particular, se existe uma declaração relativa às mercadorias perigosas e poluentes e um manifesto ou um plano de estiva que mostre a sua localização a bordo; se é permitido o transporte da carga em causa em navios de passageiros e se as mercadorias perigosas ou poluentes estão devidamente marcadas, rotuladas, estivadas, peadas e segregadas;

Verificar se os veículos que transportam mercadorias perigosas ou poluentes são devidamente assinalados e fixados; se está disponível em terra, quando são transportadas mercadorias perigosas ou poluentes, cópia do manifesto ou do plano de estiva pertinente; se o comandante está a par dos requisitos de notificação estabelecidos no Decreto-Lei n.º 94/96, de 17 de Julho, e se conhece as instruções sobre os procedimentos a seguir em situações de emergência e sobre a prestação de primeiros socorros em caso de incidente que envolva mercadorias perigosas ou poluentes do meio; se a ventilação dos pavimentos reservados aos veículos está sempre a funcionar, se é reforçada quando os motores dos veículos estão em marcha e se há meios na ponte a assinalar que a ventilação está operacional.

7 — Peação dos veículos de mercadorias:

Verificar o modo de peação dos veículos de mercadorias, nomeadamente se essa peação é em bloco ou por cabos individuais; a disponibilidade e suficiência de pontos reforçados de peação; os meios de pear os veículos de mercadorias quando está ou se espera mau tempo; o método de peação dos veículos e dos motociclos, se for caso disso, e a disponibilidade no navio de um manual de peação da carga.

8 — Pavimentos para veículos:

Verificar se os espaços de categoria especial e os espaços de carga *ro-ro* são constantemente patrulhados ou controlados por um sistema de vigilância por televisão, de modo a poderem ser observados os movimentos dos veículos em condições de mau tempo e a entrada não autorizada de passageiros; se as portas corta-fogo e as entradas são mantidas fechadas e se estão afixados avisos para que os passageiros se mantenham fora dos pavimentos reservados aos veículos quando o navio está a navegar.

9 — Encerramento das portas estanque à água:

Verificar se são seguidas as orientações estabelecidas nas instruções operacionais do navio para a manobra das portas estanques de compartimentação; se são efectuados os exercícios exigidos; se o comando das portas estanques na ponte está, quando possível, em modo «local»; se as portas se mantêm fechadas em condições de visibilidade limitada e em qualquer situação de risco; se as tripulações são instruídas quanto ao modo correcto de manobrar as portas e estão conscientes dos riscos associados à sua manobra incorrecta.

10 — Rondas contra-incêndios:

Confirmar se é efectuado um serviço de rondas eficaz que permita detectar rapidamente qualquer início de incêndio, devendo a ronda incluir os espaços de categoria especial em que não exista uma instalação fixa de detecção e de alarme de incêndios, tendo presente que tais espaços poderão ser patrulhados como indicado no n.º 8 deste anexo.

11 — Comunicações em situações de emergência:

Verificar se existe um número suficiente de membros da tripulação, de acordo com o rol de chamada, para assistir os passageiros em situações de emergência, e se são facilmente identificáveis e capazes de comunicar com os passageiros numa emergência, tendo em conta uma combinação adequada e apropriada dos seguintes factores:

- Domínio da língua ou das línguas correspondentes às nacionalidades prevaletentes a nível dos passageiros transportados numa determinada rota;
- Capacidade de utilizar vocabulário elementar em inglês como forma de fornecer instruções básicas ou como meio de comunicar com um passageiro que necessite de assistência, quer o passageiro e o tripulante falem ou não uma língua comum;
- Domínio de outros meios de comunicação numa situação de emergência (por exemplo, por meio de uma demonstração, gestos ou chamando a atenção para o local onde se encontram as instruções, os postos de reunião, os dispositivos salva-vidas ou as vias de evacuação, quando a comunicação oral for impossível);
- O grau de disponibilidade de instruções de segurança completas nas línguas maternas dos passageiros;
- Domínio de línguas em que, numa situação de emergência ou num exercício, possam ser feitas as comunicações de emergência destinadas a fornecer instruções fundamentais e a facilitar a assistência aos passageiros.

12 — Língua comum de trabalho dos membros da tripulação:

Verificar se está definida uma língua comum de trabalho que assegure um desempenho efectivo da tripulação no que respeita à segurança e se essa língua está registada no diário de bordo do navio.

13 — Equipamento de segurança:

Verificar se é feita a manutenção dos meios de salvação e de combate a incêndios, incluindo as portas corta-fogo e outros meios da protecção estrutural contra incêndios; se estão permanentemente afixados planos de combate a incêndios ou se estão disponíveis para informação dos oficiais do navio folhetos com informações equivalentes; se os locais de arrumação dos coletes de salvação são adequados e se podem identificar-se facilmente os locais onde se encontram os coletes de salvação para crianças; se o car-

regamento dos veículos não impede, nomeadamente, a manobra dos dispositivos, de combate a incêndios, dos dispositivos de paragem/corte de emergência e dos comandos das válvulas de temporal, localizados nos pavimentos reservados aos veículos.

14 — Equipamento de navegação e radioeléctrico:

Verificar se o equipamento de navegação e o equipamento de radiocomunicações, incluindo as radiobalizas de localização de sinistros (EPIRB — Emergency Position-Indicating Radio Beacons) estão operacionais.

15 — Iluminação de emergência suplementar:

Verificar se existe uma instalação de iluminação de emergência suplementar, quando as regras aplicáveis o exigiam, e se é mantido um registo das anomalias.

16 — Meios de evacuação:

Verificar a marcação, em conformidade com as regras aplicáveis, e a iluminação dos meios de evacuação, a partir das fontes de energia principal e de emergência; as medidas tomadas para manter os veículos afastados das vias de evacuação quando estas atravessam ou passam por pavimentos a eles reservados; se as saídas são mantidas desimpedidas, particularmente as das lojas francas, muitas vezes bloqueadas por uma concentração excessiva de produtos.

17 — Manual de operações:

Verificar se o comandante e os oficiais superiores dispõem, cada um, de um exemplar do manual de operações, se existem outros exemplares à disposição dos tripulantes e, também, se há listas de verificação para as operações de preparação para a navegação e outras operações.

18 — Limpeza da casa das máquinas:

Verificar se a casa das máquinas é mantida em boas condições de limpeza, segundo os procedimentos de manutenção.

19 — Eliminação do lixo:

Verificar se as medidas tomadas para a recolha e eliminação do lixo são satisfatórias.

20 — Plano de manutenção:

Verificar se as companhias dispõem de instruções permanentes, incluindo um sistema de manutenção planificada, para todos os dispositivos relacionados com a segurança, abrangendo as portas da proa e da popa e as aberturas no costado, bem como os seus dispositivos de fecho, a manutenção da casa das máquinas e o equipamento de segurança;

Verificar se existem planos para a verificação periódica de todos os dispositivos, de modo a manter as normas de segurança ao mais elevado nível; Verificar se existem procedimentos para registo das anomalias e confirmação da sua correcta rectificação, de modo que o comandante e a pessoa designada, em terra, no âmbito da estrutura de

gestão da companhia, possam ter conhecimento das anomalias e sejam notificados da sua rectificação num prazo determinado, devendo a verificação periódica do funcionamento dos dispositivos de fecho das portas interior e exterior da proa incluir os indicadores, o equipamento de vigilância e os embornais eventualmente existentes no espaço situado entre o visor de proa e a porta interior e, especialmente, os mecanismos de fecho e os seus sistemas hidráulicos.

21 — Viagem:

Verificar, durante a realização de uma viagem, se há sobrelotação, incluindo a disponibilidade de lugares e o bloqueamento de passagens, escadas e saídas de emergência por bagagens ou passageiros que não encontraram lugar, se os passageiros abandonaram o pavimento reservado aos veículos antes de o navio zarpar e se só voltam a ter acesso a esse pavimento imediatamente antes de o navio atracar.

ANEXO IV

Critérios de qualificação e independência que devem satisfazer os inspectores qualificados

[nos termos e para os efeitos da alínea n) do artigo 2.º]

1 — O inspector qualificado deve estar autorizado pela autoridade competente do Estado-Membro a efectuar as vistorias específicas referidas no artigo 6.º do presente diploma.

2 — O inspector qualificado deve ter, no mínimo, um ano de serviço junto da autoridade competente de um Estado-Membro como inspector de Estado do pavilhão afecto à inspecção e certificação de navios em conformidade com a Convenção SOLAS de 1974 e possuir:

- a) Um certificado de competência para o posto de comandante que lhe permita comandar um navio de arqueação bruta igual ou superior a 1000 (v. Convenção NFCSQ, regra II/2); ou
- b) Um certificado de competência para o posto de chefe de máquinas que lhe permita desempenhar essas funções a bordo de um navio cuja máquina principal tenha uma potência propulsora igual ou superior a 3000 kW (v. Convenção NFCSQ, regra III/2); ou
- c) Um diploma de arquitecto naval, engenheiro mecânico ou engenheiro noutra ramo de engenharia relacionado com o sector marítimo, passado por um Estado-Membro, e experiência profissional de um mínimo de cinco anos nessa qualidade.

O inspector qualificado nos termos das alíneas a) e b) deve ter prestado serviço no mar, respectivamente como oficial do convés ou como oficial da máquina, durante um período não inferior a cinco anos.

Ou:

- d) Possuir um diploma universitário pertinente ou ter seguido uma formação equivalente num Estado-Membro;
- e) Ter recebido formação e diploma de uma escola para inspectores da segurança de navios num Estado-Membro; e
- f) Ter prestado pelo menos dois anos de serviço junto da autoridade competente de um Estado-Membro como inspector de Estado do pavi-

lhão afecto à inspecção e certificação de navios em conformidade com a Convenção SOLAS de 1974.

3 — Os inspectores qualificados devem estar aptos a comunicar oralmente e por escrito com os marítimos na língua mais correntemente falada no mar.

4 — Os inspectores qualificados devem ter um conhecimento adequado das disposições da Convenção SOLAS de 1974 e dos procedimentos pertinentes previstos no presente diploma.

5 — Os inspectores qualificados que efectuem vistorias específicas não devem ter qualquer interesse comercial na companhia em causa nem em qualquer outra companhia que explore um serviço regular à partida ou com destino ao Estado de acolhimento, nem nas embarcações *ferry ro-ro* ou nas embarcações de passageiros de alta velocidade inspeccionados e também não devem ser empregados ou trabalhar por conta de organizações não governamentais que efectuem vistorias obrigatórias ou de classificação de navios ou emitam certificados para essas embarcações.

6 — Os inspectores que não satisfaçam os critérios acima enunciados serão igualmente aceites se já tiverem, ao serviço da autoridade competente, efectuado vistorias obrigatórias ou inspecções de controlo do Estado do porto, antes da entrada em vigor do presente diploma.

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, DO DESENVOLVIMENTO RURAL E DAS PESCAS

Decreto-Lei n.º 28/2002

de 14 de Fevereiro

O Decreto-Lei n.º 94/98, de 15 de Abril, aprovou as normas técnicas de execução previstas no n.º 1 do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 284/94, de 11 de Novembro, que estabeleceu o regime aplicável à colocação no mercado dos produtos fitofarmacêuticos, transpondo a Directiva Comunitária n.º 91/414/CEE, do Conselho, de 15 de Julho.

O mencionado Decreto-Lei n.º 94/98, de 15 de Abril, contém um anexo I, no qual se enumeram as substâncias activas inscritas na Lista Positiva Comunitária cuja utilização em produtos fitofarmacêuticos é autorizada.

O anexo vai sendo preenchido à medida que forem inscritas na Lista Positiva Comunitária as substâncias activas avaliadas a nível comunitário para as quais foi possível presumir-se que a utilização dos produtos fitofarmacêuticos que as contenham, ou os seus resíduos, não têm efeitos prejudiciais para a saúde humana ou animal, nem uma influência inaceitável sobre o ambiente, mediante determinadas condições aí descritas.

Com a publicação do Decreto-Lei n.º 238/2001, de 30 de Agosto, procedeu-se à substituição do referido anexo I, por força das Directivas Comunitárias n.ºs 2000/80/CE, de 4 de Dezembro, e 2001/28/CE, de 20 de Abril.

Entretanto, foram publicadas as Directivas n.ºs 2001/47/CE e 2001/49/CE, da Comissão, respectivamente de 25 e de 28 de Junho, que procederam à inclusão de duas novas substâncias activas no anexo I da Directiva n.º 91/414/CEE, do Conselho, de 15 de Julho.

Deste modo, torna-se necessário proceder à transposição para a ordem jurídica interna das citadas directivas, integrando-se, para o efeito, aquelas substâncias activas no anexo I do Decreto-Lei n.º 94/98, de 15 de Abril, de acordo com o previsto no n.º 7 do artigo 6.º deste diploma.

Assim:

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

Artigo 1.º

Âmbito de aplicação

1 — O presente diploma transpõe para a ordem jurídica interna as Directivas n.ºs 2001/47/CE e 2001/49/CE, da Comissão, respectivamente de 25 e de 28 de Junho, relativas à inclusão das substâncias activas *Paecilomyces fumosoroseus* (estirpe Apopka 97, PFR 97 ou CG 170, ATCC20874), a seguir designada por *Paecilomyces fumosoroseus*, e DPX KE 459 (flupirsulfurão-metilo), a seguir designada por flupirsulfurão-metilo, na Lista Positiva Comunitária.

2 — Ao anexo I do Decreto-Lei n.º 94/98, de 15 de Abril, na redacção que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 238/2001, de 30 de Agosto, são aditados os n.ºs 18 e 19, nos termos do anexo ao presente diploma, do qual faz parte integrante.

Artigo 2.º

Revisão de autorizações com base na substância activa *Paecilomyces fumosoroseus*

1 — As autorizações já concedidas de colocação no mercado de produtos fitofarmacêuticos contendo a substância activa *Paecilomyces fumosoroseus* serão revistas em conformidade com as disposições do Decreto-Lei n.º 94/98, de 15 de Abril, tendo em consideração as respectivas características e condições de inclusão no seu anexo I.

2 — A revisão referida no número anterior, no que respeita à avaliação e decisão com base no relatório de avaliação da substância activa referida e num processo que satisfaça as exigências do anexo III do Decreto-Lei n.º 94/98, de 15 de Abril, apenas terá de se realizar:

- a) Até 30 de Novembro de 2002, no caso de produtos fitofarmacêuticos que contenham apenas *Paecilomyces fumosoroseus* como substância activa;
- b) No caso de produtos fitofarmacêuticos que contenham *Paecilomyces fumosoroseus* e outra substância activa incluída no anexo I do Decreto-Lei n.º 94/98, de 15 de Abril, até ao final do prazo mais alargado indicado nas directivas comunitárias que as incluam no anexo I da Directiva n.º 91/414/CEE, do Conselho, de 15 de Julho.

3 — A revisão referida no n.º 1, no que respeita à avaliação e decisão à luz dos princípios uniformes e com base num processo que satisfaça as exigências do anexo III do Decreto-Lei n.º 94/98, de 15 de Abril, apenas terá de se realizar no prazo de um ano após a adopção daqueles princípios, em termos a definir pela legislação comunitária.