

- b) A companhia que efectue, sem autorização prévia do IPTM ou de uma OR, alterações à estrutura dos navios, às máquinas ou aos equipamentos, depois de concluída qualquer vistoria, violando o disposto no artigo 8.º, é punida com coima cujo montante mínimo é de € 400 e o máximo de € 4000;
- c) A companhia que não efectue a manutenção dos navios e seus equipamentos, de acordo com as regras constantes do anexo à Convenção, violando o disposto no n.º 1 do artigo 9.º, é punida com coima cujo montante mínimo é de € 500 e o máximo de € 5000;
- d) A companhia ou o comandante que não comuniquem ao IPTM ou a uma OR ou às autoridades do porto de um Estado Parte da Convenção as deficiências detectadas nos navios, ou a ocorrência de qualquer acidente, violando, respectivamente, o disposto nos n.ºs 2 e 3 do artigo 9.º e no n.º 4 do artigo 15.º, são punidos com coima cujo montante mínimo é de € 300 e o máximo de € 5000;
- e) A companhia que utilize navios que não se encontrem devidamente certificados ou que tenham os seus certificados suspensos, violando, respectivamente, o n.º 4 dos artigos 10.º e 12.º, é punida com coima cujo montante mínimo é de € 600 e o máximo de € 6000;
- f) A companhia cujo navio inicie uma viagem, sem que tenha sido visitado por um inspector do IPTM ou de uma OR, depois de ter adquirido pavilhão nacional, violando o disposto no n.º 2 do artigo 11.º, é punida com coima cujo montante mínimo é de € 400 e o máximo de € 5000;
- g) O comandante do navio que não tenha afixado a bordo, ou colocado em local bem visível e de fácil acesso, os certificados de segurança, violando o disposto no artigo 13.º, é punido com coima cujo montante mínimo é de € 200 e o máximo de € 2000.

2 — A negligência e a tentativa são puníveis.

3 — Às contra-ordenações previstas neste diploma aplica-se subsidiariamente o regime geral das contra-ordenações.

Artigo 21.º

Instrução dos processos contra-ordenacionais

A instrução dos processos contra-ordenacionais e a aplicação das coimas, previstas neste diploma, são da competência do IPTM.

Artigo 22.º

Destino das coimas

O produto das coimas, previstas no n.º 1 do artigo 20.º, constitui receita do IPTM em 40% e dos cofres do Estado em 60%.

Artigo 23.º

Competência fiscalizadora

Sem prejuízo das competências legais atribuídas à autoridade marítima, compete ao IPTM fiscalizar o cumprimento das disposições constantes do presente diploma.

Artigo 24.º

Regiões Autónomas

O presente diploma aplica-se às Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, sem prejuízo das competências cometidas aos respectivos órgãos de governo próprio e das adaptações que lhe sejam introduzidas por diploma regional.

Artigo 25.º

Disposição transitória

Os certificados emitidos antes da entrada em vigor deste diploma mantêm-se válidos até ao fim do seu período de validade.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 24 de Março de 2004. — *José Manuel Durão Barroso* — *Maria Manuela Dias Ferreira Leite* — *Maria Teresa Pinto Basto Gouveia* — *Maria Celeste Ferreira Lopes Cardona* — *António Pedro de Nobre Carmona Rodrigues*.

Promulgado em 26 de Abril de 2004.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 27 de Abril de 2004.

O Primeiro-Ministro, *José Manuel Durão Barroso*.

Decreto-Lei n.º 107/2004

de 8 de Maio

Através do Decreto-Lei n.º 293/2001, de 20 de Novembro, foi transposta para o direito interno a Directiva n.º 98/18/CE, do Conselho, de 17 de Março, que estabeleceu um conjunto de regras sobre a construção e os equipamentos dos navios de passageiros e das embarcações de passageiros de alta velocidade.

Posteriormente, as alterações à Convenção SOLAS e a códigos e resoluções internacionais determinaram a necessidade de alteração daquela directiva, nomeadamente do seu anexo I, concretizada através da Directiva n.º 2002/25/CE, da Comissão, de 5 de Março, transposta, por sua vez, para a ordem jurídica nacional pelo Decreto-Lei n.º 180/2003, de 14 de Agosto.

Todavia, a introdução de modificações às jangadas pneumáticas, embarcações de socorro rápidas, meios de salvamento e coletes de salvação dos navios *ro-ro* existentes, prevista na secção 5.1 do capítulo III do anexo I da Directiva n.º 98/18/CE, bem como a introdução de novas modificações a esses equipamentos marítimos até 1 de Janeiro de 2003, prevista na Directiva n.º 2002/25/CE, determinaram nova alteração daquela directiva, de modo a estabelecer um prazo razoável para aplicação destas novas prescrições específicas aos navios *ro-ro* existentes.

Assim, a Directiva n.º 2003/75/CE, da Comissão, de 29 de Julho, veio concretizar essa alteração substituindo o texto da secção 5.1 do capítulo III do anexo I da Directiva n.º 98/18/CE, do Conselho, alterada pela Directiva n.º 2002/25/CE, da Comissão, de 5 de Março.

Pelo presente diploma transpõe-se para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2003/75/CE, de 29 de Julho,

procedendo-se à alteração da secção 5.1 do capítulo III, publicada em anexo ao Decreto-Lei n.º 180/2003, de 14 de Agosto.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas.

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 transpõe para a ordem jurídica nacional a Directiva n.º 2003/75/CE, da Comissão, de 29 de Julho, que substituiu o texto da secção 5.1 do capítulo III do anexo I da Directiva n.º 98/18/CE, do Conselho, de 17 de Março, alterada pela Directiva n.º 2002/25/CE, da Comissão, de 25 de Março, transpostas, respectivamente, pelos Decretos-Leis n.ºs 293/2001, de 20 de Novembro, e 180/2003, de 14 de Agosto.

Artigo 2.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 180/2003, de 14 de Agosto

O texto da secção 5.1 do capítulo III do anexo I ao Decreto-Lei n.º 180/2003, de 14 de Agosto, é substituído pelo texto que figura na Directiva n.º 2003/75/CE, da Comissão, de 29 de Julho, que se publica em anexo ao presente decreto-lei, dele fazendo parte integrante.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 24 de Março de 2004. — *José Manuel Durão Barroso* — *Paulo Sacadura Cabral Portas* — *Maria Teresa Pinto Basto Gouveia* — *Maria Celeste Ferreira Lopes Cardona* — *António Pedro de Nobre Carmona Rodrigues*.

Promulgado em 26 de Abril de 2004.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 27 de Abril de 2004.

O Primeiro-Ministro, *José Manuel Durão Barroso*.

ANEXO

«CAPÍTULO III

[...]

5.1 — Navios *ro-ro* de passageiros (R 26)

Navios *ro-ro* construídos antes de 1 de Janeiro de 2003 das classes B, C e D:

5.1.1 — Os navios *ro-ro* de passageiros cujo assentamento da quilha ou fase de construção equivalente se tenha verificado antes de 1 de Janeiro de 2003 devem satisfazer as prescrições dos pontos 5.1.6.2, 5.1.6.3, 5.1.6.4, 5.1.7, 5.1.8 e 5.1.9, o mais tardar à data da primeira vistoria periódica posterior a 1 de Janeiro de 2006.

Antes desta data são aplicáveis as prescrições dos pontos 5.1.2, 5.1.3, 5.1.4 e 5.1.5.

Sem prejuízo do disposto anteriormente, quando sejam substituídos meios ou dispositivos de salvação nes-

ses navios ou os mesmos sejam objecto de reparações, alterações ou modificações de grande importância que envolvam a substituição ou adição de meios ou dispositivos de salvação, devem ser satisfeitas as prescrições dos pontos 5.1.6, 5.1.7, 5.1.8 e 5.1.9.

5.1.2 — Jangadas salva-vidas:

5.1.2.1 — As jangadas salva-vidas devem ser servidas por sistemas de evacuação para o mar que satisfaçam as prescrições da regra SOLAS III/48.5, na versão em vigor em 17 de Março de 1998, ou dispor de dispositivos de colocação na água que satisfaçam as prescrições da regra SOLAS III/48.6, na versão em vigor em 17 de Março de 1998, distribuídos por igual a cada bordo do navio.

A comunicação entre o posto de embarque e a plataforma deve ser assegurada.

5.1.2.2 — As jangadas salva-vidas devem ser montadas a bordo com meios de libertação automática que satisfaçam as prescrições da regra SOLAS III/23, na versão em vigor em 17 de Março de 1998.

5.1.2.3 — As jangadas salva-vidas devem estar equipadas com uma rampa de escorregamento que satisfaça as prescrições das regras SOLAS III/39.4.1 ou III/40.4.1, na versão em vigorem 17 de Março de 1998, consoante for o caso.

5.1.2.4 — As jangadas salva-vidas devem ser auto-endireitantes ou reversíveis com cobertura que tenham estabilidade em alto mar e possam ser manobradas com segurança independentemente da face em que estiverem a flutuar. O IPTM pode autorizar jangadas abertas reversíveis se o considerar adequado em virtude da natureza da viagem (águas abrigadas) e das condições de tempo e de mar favoráveis da zona e período de operação, e desde que tais jangadas satisfaçam inteiramente as prescrições do anexo 10 do Código das Embarcações de Alta Velocidade.

Em alternativa, os navios *ro-ro* de passageiros devem dispor, para além das jangadas atribuídas, jangadas auto-endireitantes ou reversíveis com cobertura de modo que a capacidade total obtida seja suficiente para acomodar, pelo menos, 50% das pessoas que não estejam destinadas às baleeiras. Esta capacidade adicional será determinada com base na diferença entre o número total de pessoas a bordo e o número de pessoas acomodáveis nas baleeiras. Estas jangadas devem ser aprovadas pelo IPTM tendo em conta as recomendações adoptadas pela OMI na Circular 809 do MSC.

5.1.3 — Embarcações de socorro rápidas:

5.1.3.1 — Pelo menos, uma das embarcações de socorro deve ser rápida e aprovada pelo IPTM tendo em conta as recomendações adoptadas pela OMI na Circular 809 do MSC.

5.1.3.2 — As embarcações de socorro rápidas devem dispor de dispositivos de colocação na água adequados, aprovados pelo IPTM. Ao aprovar tais dispositivos, o IPTM deve ter em conta, para além das recomendações adoptadas pela OMI, o facto de estas embarcações se destinarem a ser colocadas na água e recuperadas mesmo em condições de mau tempo e mar.

5.1.3.3 — Pelo menos, duas tripulações por embarcação de socorro rápida devem receber formação e realizar exercícios regularmente, tendo em conta o prescrito na tabela A-VI/2-2 da secção A-VI/2, «Requisitos Mínimos sobre Níveis de Competência para Embarcações de Socorro Rápidas», do Código de Formação, Cer-

tificação e Serviço de Quartos para os Marítimos (Código STCW) e as recomendações adoptadas pela OMI na Resolução A.771 (18), na sua versão em vigor. A formação e os exercícios devem contemplar todos os aspectos do salvamento, manuseamento, manobra e operação destas embarcações em várias condições, incluindo a sua reposição na posição direita após soçobramento.

5.1.3.4 — Caso o arranjo ou a dimensão de um navio *ro-ro* de passageiros existente impeçam a instalação da embarcação de socorro rápida conforme prescrito no ponto 5.1.3.1, esta poderá ser colocada a bordo em substituição de uma embarcação de sobrevivência existente que seja aceite como embarcação de socorro ou embarcação para utilização em caso de emergência, desde que estejam reunidas todas as condições seguintes:

5.1.3.4.1 — A embarcação de socorro rápida deve dispor de um dispositivo de colocação na água que satisfaça o disposto no ponto 5.1.3.2;

5.1.3.4.2 — A capacidade da embarcação de sobrevivência perdida em resultado da referida substituição deve ser compensada com a colocação a bordo de jangadas salva-vidas com capacidade para acomodar, pelo menos, o mesmo número de pessoas destinadas à embarcação substituída; e

5.1.3.4.3 — As referidas jangadas devem ser servidas pelos sistemas de evacuação para o mar ou dispor dos dispositivos de colocação na água, existentes.

5.1.4 — Meios de salvamento:

5.1.4.1 — Os navios *ro-ro* de passageiros devem estar equipados com meios eficazes para recuperar rapidamente sobreviventes que se encontrem na água e para transferir sobreviventes de unidades de salvamento ou de embarcações de sobrevivência para o navio.

5.1.4.2 — O meio de transferir sobreviventes para o navio pode fazer parte de um sistema de evacuação para o mar ou de um sistema concebido para salvamento. Estes meios devem ser aprovados pelo IPTM, tendo em conta as recomendações adoptadas pela OMI na Circular 810 do MSC.

5.1.4.3 — Caso a rampa ou manga de escorregamento de um sistema de evacuação para o mar (MES) constitua o meio de transferir sobreviventes para o navio, essa rampa ou manga deve estar equipada com cabos ou escadas para ajudar à subida.

5.1.5 — Coletes de salvação:

5.1.5.1 — Não obstante o prescrito nas regras SOLAS III/7.2 e III/22.2, deve existir nas imediações dos postos de reunião um número suficiente de coletes de salvação para que os passageiros não tenham de voltar aos seus camarotes para se munirem dos seus coletes.

5.1.5.2 — Nos navios *ro-ro* de passageiros, todos os coletes de salvação devem estar equipados com um sinal luminoso que satisfaça as prescrições da regra SOLAS III/32.2, na versão em vigor em 17 de Março de 1998.

Navios *ro-ro* construídos após 1 de Janeiro de 2003 das classes B, C e D:

5.1.6 — Jangadas salva-vidas:

5.1.6.1 — As jangadas salva-vidas devem ser servidas por sistemas de evacuação para o mar que satisfaçam as prescrições da secção 6.2 do Código LSA ou dispor de dispositivos de colocação na água que satisfaçam as prescrições do parágrafo 6.1.5 do mesmo Código, distribuídos por igual a cada bordo do navio.

A comunicação entre o posto de embarque e a plataforma deve ser assegurada.

5.1.6.2 — As jangadas salva-vidas devem ser montadas a bordo com meios de libertação automática que satisfaçam as prescrições da regra SOLAS III/13.4.

5.1.6.3 — As jangadas salva-vidas devem estar equipadas com uma rampa de escorregamento que satisfaça as prescrições dos parágrafos 4.2.4.1 ou 4.3.4.1 do Código LSA, consoante for o caso.

5.1.6.4 — As jangadas salva-vidas devem ser auto-entredireitantes ou reversíveis, com cobertura, que tenham estabilidade em alto mar e possam ser manobradas com segurança independentemente da face em que estiverem a flutuar. O IPTM pode autorizar jangadas abertas reversíveis se o considerar adequado em virtude da natureza da viagem (águas abrigadas) e das condições de tempo e de mar favoráveis da zona e período de operação, e desde que tais jangadas satisfaçam inteiramente as prescrições do anexo 10 do Código das Embarcações de Alta Velocidade.

Em alternativa, os navios *ro-ro* de passageiros devem dispor, para além das jangadas atribuídas, jangadas auto-entredireitantes ou reversíveis com cobertura de modo que a capacidade total obtida seja suficiente para acomodar, pelo menos, 50% das pessoas que não estejam destinadas às baleeiras. Esta capacidade adicional será determinada com base na diferença entre o número total de pessoas a bordo e o número de pessoas acomodáveis nas baleeiras. Estas jangadas devem ser aprovadas pelo IPTM tendo em conta as recomendações adoptadas pela OMI na Circular 809 do MSC.

5.1.7 — Embarcações de socorro rápidas:

5.1.7.1 — Pelo menos, uma das embarcações de socorro deve ser rápida e aprovada pelo IPTM tendo em conta as recomendações adoptadas pela OMI na Circular 809 do MSC.

5.1.7.2 — As embarcações de socorro rápidas devem dispor de dispositivos de colocação na água adequados, aprovados pelo IPTM. Ao aprovar tais dispositivos, o IPTM deve ter em conta, para além das recomendações adoptadas pela OMI, o facto de estas embarcações se destinarem a ser colocadas na água e recuperadas mesmo em condições de mau tempo e mar.

5.1.7.3 — Pelo menos, duas tripulações por embarcação de socorro rápida devem receber formação e realizar exercícios regularmente, tendo em conta o prescrito na tabela A-VI/2-2 da secção A-VI/2, «Requisitos Mínimos sobre Níveis de Competência para Embarcações de Socorro Rápidas», do Código de Formação, Certificação e Serviço de Quartos para os Marítimos (Código STCW) e as recomendações adoptadas pela OMI na Resolução A.771(18), na sua versão em vigor. A formação e os exercícios devem contemplar todos os aspectos do salvamento, manuseamento, manobra e operação destas embarcações em várias condições, incluindo a sua reposição na posição direita após soçobramento.

5.1.7.4 — Caso o arranjo ou a dimensão de um navio *ro-ro* de passageiros existente impeçam a instalação da embarcação de socorro rápida conforme prescrito no ponto 5.1.7.1, esta poderá ser colocada a bordo em substituição de uma embarcação de sobrevivência existente que seja aceite como embarcação de socorro ou embarcação para utilização em caso de emergência, desde que estejam reunidas todas as condições seguintes:

5.1.7.4.1 — A embarcação de socorro rápida deve dispor de um dispositivo de colocação na água que satisfaça o disposto no ponto 5.1.7.2;

5.1.7.4.2 — A capacidade da embarcação de sobrevivência perdida em resultado da referida substituição

deve ser compensada com a colocação a bordo de jangadas salva-vidas com capacidade para acomodarem, pelo menos, o mesmo número de pessoas destinadas à embarcação substituída; e

5.1.7.4.3 — As referidas jangadas devem ser servidas pelos sistemas de evacuação para o mar ou dispor dos dispositivos de colocação na água existentes.

5.1.8 — Meios de salvamento:

5.1.8.1 — Os navios *ro-ro* de passageiros devem estar equipados com meios eficazes para recuperar rapidamente sobreviventes que se encontrem na água e para transferir sobreviventes de unidades de salvamento ou de embarcações de sobrevivência para o navio.

5.1.8.2 — O meio de transferir sobreviventes para o navio pode fazer parte de um sistema de evacuação para o mar ou de um sistema concebido para salvamento. Estes meios devem ser aprovados pelo IPTM, tendo

em conta as recomendações adoptadas pela OMI na Circular 810 do MSC.

5.1.8.3 — Caso a rampa ou manga de escorregamento de um sistema de evacuação para o mar (MES) constitua o meio de transferir sobreviventes para o navio, essa rampa ou manga deve estar equipada com cabos ou escadas para ajudar à subida.

5.1.9 — Coletes de salvação:

5.1.9.1 — Não obstante o prescrito nas regras SOLAS III/7.2 e III/22.2, deve existir nas imediações dos postos de reunião um número suficiente de coletes de salvação para que os passageiros não tenham de voltar aos seus camarotes para se munirem dos seus coletes.

5.1.9.2 — Nos navios *ro-ro* de passageiros, todos os coletes de salvação devem estar equipados com um sinal luminoso que satisfaça as prescrições do parágrafo 2.2.3 do Código LSA.»