

indevidamente, bem como por todas as entidades que, no âmbito das respectivas atribuições, se ocupam da execução e controlo das operações daqueles Fundos;

b) Apreciar as informações referidas na alínea anterior e preparar as comunicações previstas no Regulamento (CEE) n.º 283/72, do Conselho, de 7 de Fevereiro, nomeadamente as indicadas nos seus artigos 3.º e 5.º;

c) Submeter superiormente o conteúdo das comunicações previstas na alínea anterior e promover o seu envio à Comissão Europeia;

d) Impulsionar o intercâmbio de experiências no domínio das fraudes e irregularidades entre os organismos intervenientes na execução e controlo das operações financiadas pelo FEAGA e pelo FEADER, tendo em vista a conveniente coordenação e articulação.

5 — Estabelecer que, a fim de ser dado cumprimento ao estabelecido na alínea b) do número anterior, os serviços e organismos que intervêm na execução e controlo das operações do FEAGA e do FEADER comunicam à Comissão a partir do fim de cada trimestre e até metade do prazo estabelecido no Regulamento (CE) n.º 1848/2006, da Comissão, de 14 de Dezembro, informação relativa, designadamente:

a) À instauração de processos de averiguações, de sindicância ou inquérito sobre actividades em que resultem indiciadas fraudes ou irregularidades;

b) Às fraudes e irregularidades apuradas;

c) Às possibilidades de recuperação dos montantes envolvidos.

6 — A CIFG reúne trimestralmente, podendo ser convocada extraordinariamente pelo presidente, sempre que este o entenda conveniente ou a solicitação de qualquer dos seus membros.

7 — A CIFG pode chamar aos seus trabalhos qualquer funcionário ou serviço, bem como solicitar a colaboração de outras entidades, sempre que tal se revelar necessário.

8 — A IGF assegura o apoio logístico e administrativo necessário ao funcionamento da CIFG.

9 — A presente resolução do Conselho de Ministros é aplicável aos casos comunicados no âmbito do Regulamento n.º 1848/2006, da Comissão, de 14 de Dezembro.

10 — Determinar a revogação da Resolução do Conselho de Ministros n.º 10/91, de 4 de Abril, alterada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 58/93, de 20 de Setembro, e pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 101/96, de 8 de Julho.

Presidência do Conselho de Ministros, 12 de Julho de 2007. — O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa*.

## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS E MINISTÉRIO DAS FINANÇAS E DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

**Portaria n.º 828/2007**

**de 1 de Agosto**

Considerando que o Decreto-Lei n.º 162/2007, de 3 de Maio, definiu a missão, atribuições e organização interna

do Centro Jurídico (CEJUR), importa agora, no desenvolvimento daquele decreto-lei, aprovar o respectivo quadro do pessoal.

Assim:

Ao abrigo do disposto no n.º 2 do artigo 24.º da Lei n.º 4/2004, de 15 de Janeiro, no artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 162/2007, de 3 de Maio, e na alínea c) do n.º 1 do despacho n.º 14 405/2005 (2.ª série), de 21 de Junho, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 124, de 30 de Junho de 2005:

Manda o Governo, pelo Ministro de Estado e das Finanças e pelo Secretário de Estado da Presidência do Conselho de Ministros, o seguinte:

1.º É aprovado o quadro de consultores do Centro Jurídico constante do mapa anexo à presente portaria e que dela faz parte integrante.

2.º É revogada a Portaria n.º 75/93, de 20 de Janeiro, publicada no *Diário da República*, 1.ª série-B, n.º 16, de 20 de Janeiro de 1993.

3.º A presente portaria produz efeitos desde 1 de Julho de 2007.

Em 13 de Julho de 2007.

O Ministro de Estado e das Finanças, *Fernando Teixeira dos Santos*. — O Secretário de Estado da Presidência do Conselho de Ministros, *Jorge Lacão Costa*.

### MAPA ANEXO

Categoria	Dotação
Consultores principais .....	7
Consultores .....	5

## MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

**Decreto n.º 17/2007**

**de 1 de Agosto**

Em 1 de Novembro de 1974 foi adoptada, em Londres, a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, a qual tem como objectivo promover a salvaguarda da vida humana no mar através do estabelecimento de acordos comuns, princípios e regras uniformes conducentes a esse fim. As normas desta Convenção encontram-se estabelecidas através de 12 capítulos, cabendo a cada um desses capítulos debruçar-se sobre os diferentes aspectos relacionados com a salvaguarda da vida humana no mar.

Pelo Decreto do Governo n.º 79/83, de 14 de Outubro, Portugal aprovou, para ratificação, a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974 (SOLAS 74) e, pelo Decreto do Governo n.º 78/83, de 14 de Outubro, e pelo Decreto n.º 51/99, de 18 de Setembro, aprovou para adesão os Protocolos de 1978 e de 1988 à referida Convenção.

Foram igualmente aprovadas, para adesão, as Emendas à Convenção SOLAS 74, sobre o Sistema Mundial de Socorro e Segurança Marítima, e as relativas à introdução dos novos capítulos IX, X e XI, respectivamente, através dos Decretos n.ºs 40/92, de 2 de Outubro, e 21/98, de 10 de Julho.

Através da Conferência de Governos Contratantes à SOLAS, realizada em Londres em 27 de Novembro de 1997, foram adoptadas Emendas ao anexo da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974 (SOLAS 74), relativas a medidas adicionais de segurança para navios graneleiros, medidas estas que abrangem os requisitos de estabilidade e estruturais que esses navios devem satisfazer por forma a que o seu nível de segurança seja aumentado, sendo agora necessário aprovar estas Emendas.

Assim:

Nos termos da alínea *c*) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição, o Governo aprova as Emendas ao anexo da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974 (SOLAS 74), capítulo XII, adoptadas pela Conferência SOLAS 1997, cujo texto, na versão autenticada na língua inglesa e a respectiva tradução em língua portuguesa, se publicam em anexo.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 12 de Abril de 2007. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa — João Titterington Gomes Cravinho — Henrique Nuno Pires Severiano Teixeira — Alberto Bernardes Costa — Francisco Carlos da Graça Nunes Correia — Mário Lino Soares Correia.*

Assinado em 5 de Julho de 2007.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 9 de Julho de 2007.

O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa.*

#### ANEXO

### **Resolution 1 of the Conference of Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, adopted on 27 November 1997.**

#### **Adoption of amendments to the annex to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974**

The following new chapter XII is added after existing chapter XI:

#### «CHAPTER XII

#### **Additional safety measures for bulk carriers**

##### Regulation 1

##### **Definitions**

For the purpose of this chapter:

1 — ‘Bulk carrier’ means a bulk carrier as defined in regulation IX/1.6.

2 — ‘Bulk carrier of single side skin construction’ means a bulk carrier in which a cargo hold is bounded by the side shell.

3 — ‘Length’ of a bulk carrier means the length as defined in the International Convention on Load Lines in force.

4 — ‘Solid bulk cargo’ means any material, other than liquid or gas, consisting of a combination of particles, granules or any larger pieces of material, generally uniform in composition, which is loaded directly into the cargo spaces of a ship without any intermediate form of containment.

5 — ‘Bulk carrier bulkhead and double bottom strength standards’ means ‘Standards for the evaluation of scantlings of the transverse watertight vertically corrugated bulkhead between the two foremost cargo holds and for the evaluation of allowable hold loading of the foremost cargo hold’ adopted by resolution 4 of the Conference of Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Life at Sea 1974 on 27 November 1997, as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the annex other than chapter 1.

6 — The term ‘ships constructed’ has the same meaning as defined in regulation II-1/1.1.3.1.

##### Regulation 2

##### **Application**

Bulk carriers shall comply with the requirements of this chapter in addition to the applicable requirements of other chapters.

##### Regulation 3

##### **Implementation schedule (this regulation applies to bulk carriers constructed before 1 July 1999)**

Bulk carriers to which regulations 4 or 6 apply shall comply with the provisions of such regulations according to the following schedule, with reference to the enhanced programme of inspections required by regulation XI/2:

1) Bulk carriers which are 20 years of age and over on 1 July 1999, by the date of the first intermediate survey or the first periodical survey after 1 July 1999, whichever comes first;

2) Bulk carriers which are 15 years of age and over but less than 20 years of age on 1 July 1999, by the date of the first periodical survey after 1 July 1999, but not later than 1 July 2002; and

3) Bulk carriers which are less than 15 years of age on 1 July 1999, by the date of the first periodical survey after the date on which the ship reaches 15 years of age, but not later than the date on which the ship reaches 17 years of age.

##### Regulation 4

##### **Damage stability requirements applicable to bulk carriers**

1 — Bulk carriers of 150 m in length and upwards of single side skin construction, designed to carry solid bulk cargoes having a density of 1000 kg/m<sup>3</sup> and above, constructed on or after 1 July 1999 shall, when loaded to the summer load line, be able to withstand flooding of any one cargo hold in all loading conditions and remain afloat in a satisfactory condition of equilibrium, as specified in paragraph 3.

2 — Bulk carriers of 150 m in length and upwards of single side skin construction, carrying solid bulk cargoes having a density of 1780 kg/m<sup>3</sup> and above, constructed before 1 July 1999 shall, when loaded to the summer load line, be able to withstand flooding of the foremost cargo hold in all loading conditions and remain afloat in a satisfactory condition of equilibrium, as specified in paragraph 3. This requirement shall be complied with in accordance with the implementation schedule specified in regulation 3.

3 — Subject to the provisions of paragraph 6, the condition of equilibrium after flooding shall satisfy the condition of equilibrium laid down in the annex to resolution A.320(IX) — regulation equivalent to regulation 27 of the International Convention on Load Lines, 1966, as amended by resolution A.514(13). The assumed flooding need only take into account flooding of the cargo hold space. The permeability of a loaded hold shall be assumed as 0.9 and the permeability of an empty hold shall be assumed as 0.95, unless a permeability relevant to a particular cargo is assumed for the volume of a flooded hold occupied by cargo and a permeability of 0.95 is assumed for the remaining empty volume of the hold.

4 — Bulk carriers constructed before 1 July 1999 which have been assigned a reduced freeboard in compliance with regulation 27(7) of the International Convention on Load Lines, 1966, as adopted on 5 April 1966, may be considered as complying with paragraph 2.

5 — Bulk carriers which have been assigned a reduced freeboard in compliance with the provisions of paragraph (8) of the regulation equivalent to regulation 27 of the International Convention on Load Lines, 1966, adopted by resolution A.320(IX), as amended by resolution A.514(13), may be considered as complying with paragraphs 1 or 2, as appropriate.

6 — On bulk carriers which have been assigned reduced freeboard in compliance with the provisions of regulation 27(8) set out in annex B of the Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966, the condition of equilibrium after flooding shall satisfy the relevant provisions of that Protocol.

#### Regulation 5

##### **Structural strength of bulk carriers (this regulation applies to bulk carriers constructed on or after 1 July 1999)**

Bulk carriers of 150 m in length and upwards of single side skin construction, designed to carry solid bulk cargoes having a density of 1000 kg/m<sup>3</sup> and above, shall have sufficient strength to withstand flooding of any one cargo hold in all loading and ballast conditions, taking also into account dynamic effects resulting from the presence of water in the hold, and taking into account the recommendations adopted by the Organization.

#### Regulation 6

##### **Structural and other requirements for bulk carriers (this regulation applies to bulk carriers constructed before 1 July 1999)**

1 — Bulk carriers of 150 m in length and upwards of single side skin construction, carrying solid bulk cargoes having a density of 1780 kg/m<sup>3</sup> and above, shall comply with the requirements of this regulation in accordance with the implementation schedule specified in regulation 3.

2 — The transverse watertight bulkhead between the two foremost cargo holds and the double bottom of the foremost cargo hold shall have sufficient strength to withstand flooding of the foremost cargo hold, taking also into account dynamic effects resulting from the presence of water in the hold, in compliance with the bulk carrier bulkhead and double bottom strength standards. For the purpose of this regulation, the bulk carrier bulkhead and double bottom strength standards shall be treated as mandatory.

3 — In considering the need for, and the extent of, strengthening of the transverse watertight bulkhead or double bottom to meet the requirements of paragraph 2, the following restrictions may be taken into account:

3.1 — Restrictions on the distribution of the total cargo weight between the cargo holds; and

3.2 — Restrictions on the maximum deadweight.

4 — For bulk carriers using either of, or both, the restrictions given in paragraphs 3.1 and 3.2 above for the purpose of fulfilling the requirements of paragraph 2, these restrictions shall be complied with whenever solid bulk cargoes having a density of 1780 kg/m<sup>3</sup> and above are carried.

#### Regulation 7

##### **Survey of the cargo hold structure of bulk carriers (this regulation applies to bulk carriers constructed before 1 July 1999)**

Bulk carriers of 150 m in length and upwards of single side skin construction, of 10 years of age and over, shall not carry solid bulk cargoes having a density of 1780 kg/m<sup>3</sup> and above unless they have satisfactorily undergone either:

1) A periodical survey in accordance with the enhanced programme of inspections required by regulation XI/2; or

2) A survey of all cargo holds to the same extent as required for periodical surveys in the enhanced survey programme of inspections required by regulation XI/2.

#### Regulation 8

##### **Information on compliance with requirements for bulk carriers**

1 — The booklet required by regulation VI/7.2 shall be endorsed by the Administration, or on its behalf, to indicate that regulations 4, 5, 6 and 7, as appropriate, are complied with.

2 — Any restrictions imposed on the carriage of solid bulk cargoes having a density of 1780 kg/m<sup>3</sup> and above in accordance with the requirements of regulation 6 shall be identified and recorded in the booklet referred to in paragraph 1.

3 — Bulk carriers to which paragraph 2 applies shall be permanently marked on the side shell at amidships, port and starboard, with a solid equilateral triangle having sides of 500 mm and its apex 300 mm below the deck line, and painted a contrasting colour to that of the hull.

#### Regulation 9

##### **Requirements for bulk carriers not being capable of complying with regulation 4.2 due to the design configuration of their cargo hold (this regulation applies to bulk carriers constructed before 1 July 1999).**

For bulk carriers being within the application limits of regulation 4.2, which have been constructed with an insufficient number of transverse watertight bulkheads to satisfy that regulation, the Administration may allow relaxation from the application of regulations 4.2 and 6 on condition that they shall comply with the following requirements:

1) For the foremost cargo hold, the inspections prescribed for the annual survey in the enhanced programme of inspections required by regulation XI/2 shall be re-

placed by the inspections prescribed therein for the intermediate survey of cargo holds;

2) Are provided with bilge well high water level alarms in all cargo holds, or in cargo conveyor tunnels, as appropriate, giving an audible and visual alarm on the navigation bridge, as approved by the Administration or an organization recognized by it in accordance with the provisions of regulation XI/1; and

3) Are provided with detailed information on specific cargo hold flooding scenarios. This information shall be accompanied by detailed instructions on evacuation preparedness under the provisions of section 8 of the International Safety Management (ISM) Code and be used as the basis for crew training and drills.

#### Regulation 10

##### Solid bulk cargo density declaration

1 — Prior to loading bulk cargo on a bulk carrier, the shipper shall declare the density of the cargo, in addition to providing the cargo information required by regulation VI/2.

2 — For bulk carriers to which regulation 6 applies, unless such bulk carriers comply with all the relevant requirements of this chapter applicable to the carriage of solid bulk cargoes having a density of 1780 kg/m<sup>3</sup> and above, any cargo declared to have a density within the range 1250 kg/m<sup>3</sup> to 1780 kg/m<sup>3</sup> shall have its density verified by an accredited testing organization.

#### Regulation 11

##### Loading instrument (this regulation applies to bulk carriers regardless of their date of construction)

1 — Bulk carriers of 150 m in length and upwards shall be fitted with a loading instrument capable of providing information on hull girder shear forces and bending moments, taking into account the recommendation adopted by the Organization.

2 — Bulk carriers of 150 m in length and upwards constructed before 1 July 1999 shall comply with the requirements of paragraph 1 not later than the date of the first intermediate or periodical survey of the ship to be carried out after 1 July 1999.»

#### Resolução 1 da Conferência de Governos Contratantes à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, adoptada em 27 de Novembro de 1997.

##### Adopção das Emendas ao anexo à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974

O novo capítulo XII que se segue é aditado após o capítulo XI existente:

#### «CAPÍTULO XII

##### Medidas adicionais de segurança para navios graneleiros

###### Regra 1

###### Definições

Para os fins de aplicação do presente capítulo:

1 — ‘Navio graneleiro’ significa um navio graneleiro tal como estabelecido na regra IX/1.6.

2 — ‘Navio graneleiro construído com forro simples no costado’ significa um navio graneleiro cujo porão de carga se encontra limitado lateralmente pelo forro do costado.

3 — ‘Comprimento’ de um navio graneleiro é o comprimento tal como estabelecido na Convenção Internacional das Linhas de Carga, em vigor.

4 — ‘Carga sólida a granel’ é qualquer material, à excepção de líquidos ou gás, consistindo numa combinação de partículas, grânulos ou quaisquer peças maiores de materiais, regra geral de composição uniforme, e cuja operação de carga é efectuada directamente nos espaços de carga de um navio sem qualquer forma intermediária de contenção.

5 — ‘Normas de resistência da antepara e do pavimento do duplo fundo do navio graneleiro’ são ‘As normas para a avaliação dos escantilhões da antepara transversal vertical estante, corrugada, entre os dois porões de carga do extremo de vante do navio e para a avaliação do carregamento admissível, no porão de carga mais a vante’, adoptadas pela resolução 4 da Conferência dos Governos Contratantes à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, em 27 de Novembro de 1997, emendada pela Organização, desde que tais emendas sejam adoptadas, postas em vigor e com efeitos em conformidade com as disposições do artigo VIII da presente Convenção relativo aos procedimentos de emenda aplicável ao anexo, outro que não o disposto no capítulo I.

6 — O termo ‘navios construídos’ tem o mesmo significado tal como o estabelecido na regra II-1/1.1.3.1.

###### Regra 2

###### Aplicação

Os navios graneleiros devem cumprir com as disposições do presente capítulo para além das disposições aplicáveis de outros capítulos.

###### Regra 3

###### Plano de implementação (a presente regra aplica-se aos navios graneleiros construídos antes de 1 de Julho de 1999)

Os navios graneleiros aos quais se aplicam as regras 4 ou 6 devem cumprir com as suas disposições, relativamente ao programa detalhado de inspecções exigido pela regra XI/2, de acordo com o seguinte plano:

1) Navios graneleiros que, em 1 de Julho de 1999, tenham idade igual ou superior a 20 anos, na data da primeira vistoria intermédia ou na data da primeira vistoria periódica, a que ocorrer primeiro após 1 de Julho de 1999;

2) Navios graneleiros que, em 1 de Julho de 1999, tenham idade igual ou superior a 15 anos mas inferior a 20 anos, na data da primeira vistoria periódica após 1 de Julho de 1999, mas nunca mais tarde do que 1 de Julho de 2002; e

3) Navios graneleiros que, em 1 de Julho de 1999, tenham idade inferior a 15 anos, na data da primeira vistoria periódica após atingir os 15 anos, mas nunca mais tarde do que a data em que o navio atingir os 17 anos de idade.

###### Regra 4

###### Requisitos de estabilidade em avaria aplicáveis aos navios graneleiros

1 — Os navios graneleiros de comprimento igual ou superior a 150 m, construídos com forro simples no costado, concebidos para o transporte de cargas sólidas a gra-

nel com uma densidade igual ou superior a 1000 kg/m<sup>3</sup>, construídos em ou após 1 de Julho de 1999 devem, quando carregados à linha de água carregada de Verão, ser capazes de resistir ao alagamento de um qualquer porão de carga, em todas as condições de carregamento, e manter-se a flutuar numa condição de equilíbrio satisfatória, tal como estabelecido no parágrafo 3.

2 — Os navios graneleiros de comprimento igual ou superior a 150 m, construídos com forro simples no costado, em ou após 1 de Julho de 1999, que transportem cargas sólidas a granel com uma densidade igual ou superior a 1780 kg/m<sup>3</sup> devem, quando carregados à linha de água carregada de Verão, ser capazes de resistir ao alagamento do porão de carga mais a vante, em todas as condições de carregamento, e manterem-se a flutuar numa condição de equilíbrio satisfatória, tal como estabelecido no parágrafo 3. Este requisito deve ser cumprido de acordo com o programa de implementação especificado na regra 3.

3 — Sujeita às disposições estabelecidas no parágrafo 6, a condição de equilíbrio após o alagamento deve satisfazer a condição de equilíbrio determinada no anexo da resolução A.320 (IX) — regra equivalente à regra 27 da Convenção Internacional das Linhas de Carga, 1966, emendada pela resolução A.514(13). O suposto alagamento apenas tem de ter em consideração o alagamento do espaço do porão de carga. A permeabilidade de um porão carregado deve ser assumida como 0,9 e a permeabilidade de um porão vazio deve ser assumida como 0,95, a menos que a permeabilidade respeitante a uma carga em especial seja assumida para o volume de um porão alagado ocupado pela carga e uma permeabilidade de 0,95 seja assumida para o restante volume vazio do porão.

4 — Os navios graneleiros construídos antes de 1 de Julho de 1999 aos quais tenha sido atribuído um bordo livre reduzido em conformidade com a regra 27(7) da Convenção Internacional das Linhas de Carga, 1966, adoptada em 5 de Abril de 1966, podem ser considerados como cumprindo com o parágrafo 2.

5 — Os navios graneleiros aos quais tenha sido atribuído um bordo livre reduzido em conformidade com as disposições estabelecidas no parágrafo (8) da regra equivalente à regra 27, da Convenção Internacional das Linhas de Carga, 1966, adoptada pela resolução A.320(IX), emendada pela resolução A.514(13), podem ser considerados como cumprindo com os parágrafos 1 ou 2, se aplicável.

6 — Aos navios graneleiros aos quais tenha sido atribuído um bordo livre reduzido em conformidade com as disposições da regra 27(8), estabelecidas no anexo B do Protocolo de 1988, relativas à Convenção Internacional das Linhas de Carga, 1966, a condição de equilíbrio após o alagamento deve cumprir com as disposições relevantes desse Protocolo.

#### Regra 5

##### **Resistência estrutural dos navios graneleiros (a presente regra aplica-se aos navios graneleiros construídos em ou após 1 de Julho de 1999)**

Os navios graneleiros de comprimento igual ou superior a 150 m, construídos com forro simples no costado, concebidos para o transporte de cargas sólidas a granel com uma densidade igual ou superior a 1000 kg/m<sup>3</sup>, devem possuir resistência suficiente de modo a suportar

o alagamento de qualquer um dos porões de carga em todas as condições de carregamento e lastro, tendo também em consideração os efeitos dinâmicos resultantes da presença de água no porão e tendo em consideração as recomendações adoptadas pela Organização.

#### Regra 6

##### **Requisitos estruturais ou outros para navios graneleiros (a presente regra aplica-se aos navios graneleiros construídos antes de 1 de Julho de 1999)**

1 — Os navios graneleiros de comprimento igual ou superior a 150 m, construídos com forro simples no costado, que transportem cargas sólidas a granel com uma densidade igual ou superior a 1780 kg/m<sup>3</sup>, devem cumprir com os requisitos da presente regra em conformidade com o plano de implementação estabelecido na regra 3.

2 — A antepara transversal estanque entre os dois porões de carga situados mais a vante e o pavimento do duplo fundo do porão de carga situado mais a vante devem possuir resistência suficiente de modo a suportar o alagamento do porão de carga situado mais a vante, tendo também em consideração os efeitos dinâmicos resultantes da presença de água no porão, em conformidade com as normas de resistência da antepara e do pavimento do duplo fundo do navio graneleiro. Para os fins de aplicação da presente regra, as normas de resistência do pavimento do duplo fundo e da antepara do navio graneleiro devem ser consideradas obrigatórias.

3 — Ao considerar a necessidade de reforço da antepara transversal estanque ou do pavimento do duplo fundo e em que medida, de modo a cumprir com os requisitos do parágrafo 2, podem ser tomadas em conta:

3.1 — Restrições na distribuição do peso total da carga entre os porões de carga; e

3.2 — Restrições no porte bruto máximo.

4 — Os navios graneleiros que assumiram uma ou ambas as restrições estabelecidas nos parágrafos 3.1 e 3.2, com a finalidade de preencher os requisitos do parágrafo 2, devem cumprir estas restrições sempre que forem transportadas cargas sólidas a granel com uma densidade igual ou superior a 1780 kg/m<sup>3</sup>.

#### Regra 7

##### **Vistoria à estrutura dos porões de carga de navios graneleiros (a presente regra aplica-se aos navios graneleiros construídos antes de 1 de Julho de 1999)**

Os navios graneleiros de comprimento igual ou superior a 150 m, construídos com forro simples no costado, com idade igual ou superior a 10 anos, não devem transportar cargas sólidas a granel com uma densidade igual ou superior a 1780 kg/m<sup>3</sup>, a menos que tenham sido submetidos de modo satisfatório a:

1) Uma vistoria periódica em conformidade com o programa detalhado de vistorias exigido pela regra XI/2; ou

2) Uma vistoria a todos os porões de carga, com a mesma extensão das vistorias periódicas do programa detalhado de vistorias exigido pela regra XI/2.

#### Regra 8

##### **Informação sobre o cumprimento com os requisitos para navios graneleiros**

1 — O caderno exigido pela regra VI/7.2 deve ser endossado pela Administração, ou em seu nome, de

modo a indicar que as regras 4, 5, 6 e 7, se aplicáveis, estão a ser cumpridas.

2 — Quaisquer restrições impostas no transporte de cargas sólidas a granel com uma densidade igual ou superior a 1780 kg/m<sup>3</sup> em conformidade com os requisitos da regra 6 devem ser identificadas e registadas no caderno referido no parágrafo 1.

3 — Os navios graneleiros aos quais se aplica o parágrafo 2 devem ser marcados de modo permanente no costado a meio-navio, a bombordo e a estibordo, com um triângulo equilátero sólido com lados de 500 mm e vértice 300 mm abaixo da linha do pavimento do bordo livre e pintado com uma cor de contraste à cor do casco.

#### Regra 9

**Requisitos para navios graneleiros incapazes de cumprir com a regra 4.2 devido ao arranjo na concepção dos seus porões de carga (a presente regra aplica-se aos navios graneleiros construídos antes de 1 de Julho de 1999).**

Para os navios graneleiros aos quais se aplica a regra 4.2, construídos com um número insuficiente de anteparas transversais estanques de modo a satisfazer a mesma regra, a Administração pode permitir o não cumprimento total das regras 4.2 e 6 desde que satisfaçam os seguintes requisitos:

1) Para o porão de carga situado mais a vante, as inspeções prescritas para a vistoria anual, no programa detalhado de inspeções exigidas pela regra XI/2, devem ser substituídas pelas inspeções prescritas naquela regra, para a vistoria intermédia aos porões de carga;

2) Existam alarmes indicadores do nível elevado de água no poço do esgoto do porão em todos os porões de carga, ou nos túneis transportadores de carga, se aplicável, dando um alarme sonoro e visual na ponte de navegação, aprovado pela Administração ou por uma organização por ela reconhecida, em conformidade com as disposições da regra XI/1; e

3) Tenham informação pormenorizada sobre os possíveis cenários de alagamento num porão de carga específico. Esta informação deve ser acompanhada por instruções detalhadas sobre a prontidão na evacuação, de acordo com as disposições da secção 8 do Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios e a Prevenção da Poluição (ISM), e ser utilizada como base para a formação e exercícios da tripulação.

#### Regra 10

##### **Declaração da densidade de carga sólida a granel**

1 — O carregador deve declarar a densidade da carga a granel, para além da informação exigida pela regra VI/2, antes do carregamento do navio graneliro.

2 — Para os navios graneleiros aos quais se aplica a regra 6, qualquer carga declarada como tendo densidade compreendida entre 1250 kg/m<sup>3</sup> e 1780 kg/m<sup>3</sup> deve a sua densidade ser verificada por uma organização de testes acreditada, exceptuando-se os navios graneleiros que cumpram com todos os requisitos pertinentes do presente capítulo aplicáveis ao transporte de cargas sólidas a granel com uma densidade igual ou superior a 1780 kg/m<sup>3</sup>.

#### Regra 11

##### **Instrumento de carga (a presente regra aplica-se aos navios graneleiros independentemente da data de construção)**

1 — Os navios graneleiros de comprimento igual ou superior a 150 m devem ter um equipamento capaz de fornecer informação sobre o esforço transversal e momento flector da viga-navio, tendo em consideração a recomendação adoptada pela Organização.

2 — Os navios graneleiros de comprimento igual ou superior a 150 m, construídos antes de 1 de Julho de 1999, devem cumprir com os requisitos estabelecidos no parágrafo 1 até à data da primeira vistoria intermédia ou periódica do navio que seja efectuada após 1 de Julho de 1999.»

## **MINISTÉRIO DAS FINANÇAS E DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA**

### **Decreto-Lei n.º 277/2007**

**de 1 de Agosto**

O Programa do XVII Governo Constitucional consagra como um dos seus objectivos prioritários a promoção da simplificação e da transparência do ordenamento fiscal nacional. A existência de normas fiscais mais claras e perceptíveis e o reforço da certeza e da segurança jurídicas na relação tributária asseguram maior inteligibilidade e conveniência aos contribuintes e induzem o cumprimento voluntário das respectivas obrigações fiscais, com consequentes ganhos de eficácia para uma administração tributária, que se pretende mais próxima do cidadão. Neste contexto, limita-se, com o presente decreto-lei, para os beneficiários de doações que sejam isentos a obrigatoriedade de relacionar bens através da exclusão dos valores monetários, ainda que objecto de depósito em contas bancárias, bem como se dispensa os beneficiários de doações de bens cuja relação não é obrigatória de efectuar a respectiva participação.

O presente decreto-lei não esgota, no entanto, as alterações pretendidas para esta matéria. Com efeito, também o regime vigente neste âmbito para as doações cujos beneficiários sejam familiares não isentos carece de revisão. Neste sentido, entende-se necessário proceder, para estas situações, ao aumento do limite que determina o montante até ao qual os donativos estão excluídos de tributação. No entanto, por se tratar de matéria da competência da Assembleia da República, apenas poderá ser concretizado em fase posterior.

Assim:

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

#### Artigo 1.º

##### **Alteração ao Código do Imposto do Selo**

Os artigos 26.º e 28.º do Código do Imposto do Selo, aprovado pela Lei n.º 150/99, de 11 de Setembro, e alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 287/2003, de 12 de Novembro, 211/2005, de 7 de Dezembro, e 238/2006, de 20 de Dezembro, passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 26.º

[...]

- 1 — .....  
2 — .....