

4 — Os protocolos devem ser celebrados para a execução das acções definidas nos números anteriores, desde que se verifique a inexistência ou insuficiência de recursos técnicos qualificados no âmbito dos NLI.

Artigo 79.º

Entidades contratualizantes

1 — Os protocolos são celebrados entre a entidade distrital da segurança social e as instituições particulares de solidariedade social ou outras entidades que prossigam os mesmos fins e que desenvolvam a sua intervenção na área de actuação do NLI, sob proposta do NLI.

2 — A intervenção desenvolvida pelas instituições particulares de solidariedade social ou outras entidades que prossigam os mesmos fins, no âmbito do protocolo celebrado nos termos do presente diploma, é efectuada em estreita articulação com o NLI.

Artigo 80.º

Execução dos protocolos

O desenvolvimento e a execução dos protocolos será objecto de regulamentação específica, no que respeita designadamente aos critérios de celebração, às obrigações das entidades e aos custos a financiar.

CAPÍTULO X

Disposições finais

Artigo 81.º

Regiões Autónomas

1 — Nas Regiões Autónomas, as competências exercidas nos termos do presente diploma pelos serviços de segurança social da administração central, devem ser exercidas pelos serviços da respectiva Direcção Regional da Segurança Social.

2 — Nas Regiões Autónomas, os prazos previstos no n.º 2 do artigo 40.º e no n.º 4 do artigo 47.º são de 20 e 10 dias, respectivamente.

Artigo 82.º

Remissão

Todas as referências legais ao rendimento mínimo garantido instituído pela Lei n.º 19-A/96, de 29 de Junho, consideram-se feitas ao RSI.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 2 de Outubro de 2003. — *José Manuel Durão Barroso* — *António José de Castro Bagão Félix*.

Promulgado em 27 de Outubro de 2003.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 30 de Outubro de 2003.

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

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E HABITAÇÃO

Decreto-Lei n.º 284/2003

de 8 de Novembro

A Directiva n.º 95/21/CE, do Conselho, de 19 de Junho, relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto, e a Directiva 96/40/CE, da Comissão, de 25 de Junho, que estabelece o modelo comum de cartão de identidade para os inspectores que efectuem a inspecção pelo Estado do porto, foram transpostas para a ordem jurídica interna, através do Decreto-Lei n.º 195/98, de 10 de Julho, que aprovou o Regulamento de Inspecção de Navios Estrangeiros.

Aquela directiva, cujos fundamentos assentam basicamente nos princípios estabelecidos pelo Memorando do Acordo de Paris para a Inspeção de Navios pelo Estado do Porto, de 1982, celebrado entre as autoridades marítimas dos países signatários, reconhece a necessidade de intervenção do Estado do porto, quer a nível de controlo, quer em termos de inspecção (Port State Control), com vista à fiscalização da conformidade dos navios com as normas internacionais de segurança, de prevenção da poluição e das condições de vida e de trabalho a bordo, pelo facto de os Estados do pavilhão, a quem incumbe esse controlo (Flag State Control), descurem, por insuficiências determinantes em recursos humanos especializados e em recursos materiais e financeiros, a aplicação e o cumprimento daquelas normas internacionais, com as consequências graves que de tais factos normalmente advêm.

Entretanto, foram adoptadas na União Europeia as Directivas n.ºs 98/25/CE, do Conselho, de 27 de Abril, 98/42/CE, da Comissão, de 19 de Junho, e 99/97/CE, da Comissão, de 13 de Dezembro, relativas à aplicação, aos navios que escalem os portos da Comunidade ou naveguem em águas sob jurisdição dos Estados membros, das normas internacionais respeitantes à segurança da navegação, à prevenção da poluição e às condições de vida e de trabalho a bordo dos navios (inspecção pelo Estado do porto) que alteraram a Directiva n.º 95/21/CE, do Conselho, de 19 de Junho.

Tornando-se necessário transpor para a ordem jurídica interna as regras das referidas directivas, foi publicado o Decreto-Lei n.º 156/2000, de 22 de Julho, e, consequentemente, alterado o Regulamento de Inspeção de Navios Estrangeiros.

Com vista a aumentar a segurança de navios que escalem portos comunitários e diminuir as consequências de acidentes por eles provocados, foram adoptadas pela União Europeia as Directivas n.ºs 2001/106/CE e 2002/84/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, respectivamente, de 19 de Dezembro e de 5 de Novembro, que vieram alterar a Directiva n.º 95/21/CE.

A Directiva n.º 2001/106/CE adoptou um conjunto de medidas relativas à segurança dos navios que escalem portos comunitários, instituindo um sistema obrigatório de inspecção a navios cujo factor de selecção seja particularmente elevado e de inspecção alargada a navios pertencentes a categorias consideradas de risco e, ao mesmo tempo, criou um aumento do número de situações conducentes à recusa de acesso e permanência de navios considerados perigosos nos portos comunitários, incrementou as informações entre Estados membros relativas aos navios que escalem os portos comunitários

e estabeleceu um sistema sancionatório para os navios que infringem as regras de segurança.

Por seu turno, a Directiva n.º 2002/84/CE procedeu à alteração da supracitada Directiva n.º 95/21/CE, alterada pelas Directivas n.ºs 98/25/CE, 98/42/CE, 99/97/CE e 2001/106/CE, por forma que os Estados membros apliquem os instrumentos internacionais relativos à segurança marítima, nas suas versões actualizadas.

Nestes termos, através deste diploma procede-se à transposição para a ordem jurídica interna das referidas Directivas n.ºs 2001/106/CE e 2002/84/CE, e, em consequência, altera-se o Regulamento de Inspeção de Navios Estrangeiros, anexo ao Decreto-Lei n.º 195/98, de 10 de Julho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 156/2000, de 22 de Julho, nele incorporando as alterações do Memorando do Acordo de Paris com relevância para aquele.

Por razões que se prendem com a importância e extensão das alterações introduzidas é republicado em anexo ao presente diploma o texto integral do Regulamento de Inspeção de Navios Estrangeiros.

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 e âmbito

O presente diploma transpõe para a ordem jurídica nacional as Directivas n.ºs 2001/106/CE e 2002/84/CE, relativas às inspecções a navios estrangeiros no âmbito do controlo pelo Estado do porto, efectuado ao abrigo do RINE — Regulamento de Inspeção de Navios Estrangeiros, anexo ao Decreto-Lei n.º 195/98, de 10 de Julho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 156/2000, de 22 de Julho.

Artigo 2.º

Alterações

Os artigos 2.º, 3.º, 6.º, 7.º, 9.º, 12.º, 13.º, 14.º, 15.º, 18.º, 19.º, 24.º, 26.º e 27.º, o título do capítulo III e os anexos I, II, III, IV, VI, VII, IX e XII do RINE passam a ter a seguinte redacção:

«CAPÍTULO I

Artigo 2.º

[...]

Para efeitos do presente Regulamento, entende-se por:

- 1) «MA» o Memorando do Acordo de Paris para a Inspeção de Navios pelo Estado do Porto, assinado em Paris em 26 de Janeiro de 1982, na versão em vigor;
- 2)
- 3) «Inspector» o inspector do IPTM — Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos que cumpra os requisitos estabelecidos no anexo III ou o agente do Estado que cumpra o previsto na parte B do n.º 2 daquele anexo;
- 4)

5) «Inspeção alargada» a inspeção efectuada com base nas orientações não vinculativas apresentadas na secção C do anexo VII a este Regulamento;

- 6)
- 7)
- 8)
- 9)

Artigo 3.º

[...]

- 1 —
- a*)
- b*)
- c*)
- d*)
- e*)
- f*)
- g*)
- h*) A Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil por Prejuízos Devidos à Poluição por Hidrocarbonetos, 1992 (CLC 92).

2 — Além dos textos originais das convenções aplicáveis, são também considerados os protocolos, as alterações efectuadas e os respectivos códigos com carácter vinculativo e em vigor.

Artigo 6.º

[...]

O IPTM deve realizar, anualmente, um número total de inspecções correspondente a, pelo menos, 25% do número médio anual de navios distintos que tenham escalado os portos nacionais, calculado com base nos três últimos anos civis.

CAPÍTULO II

Artigo 7.º

[...]

1 — O IPTM deve inspecionar, nos termos do artigo 10.º, todos os navios cujo factor de selecção indicado no sistema de informação SIRENAC seja superior a 50, se tiver decorrido pelo menos um mês desde a última inspeção efectuada num porto da região MA e desde que os navios não estejam sujeitos a uma inspeção alargada.

2 — No que respeita à selecção dos restantes navios, para efeitos de inspeção, o IPTM deve determinar a ordem de prioridade do seguinte modo:

- a*) Os primeiros navios a seleccionar para inspeção são os referidos na parte I do anexo II, independentemente do respectivo factor de selecção;
- b*) Os navios referidos na parte II do anexo II são seleccionados por ordem decrescente, segundo a ordem de prioridade resultante do nível dos respectivos factores de selecção indicados no sistema de informação SIRENAC.

3 — Para efeitos da realização das inspecções, deve também ser consultado o sistema de informação EQUASIS.

4 — O IPTM deve abster-se de inspecionar um navio que já tenha sido inspecionado por outro Estado membro nos seis meses anteriores, desde que:

- a) Esse navio não esteja incluído na lista do anexo II;
- b) Em relação a esse navio não haja qualquer notificação de anomalia detectada;
- c) Relativamente a esse navio não existam motivos inequívocos para efectuar uma inspecção;
- d) O navio não esteja abrangido pelo n.º 1.

5 — O disposto no número anterior não se aplica aos controlos operacionais previstos especificamente nas convenções.

Artigo 9.º

[...]

1 — As administrações portuárias, ou outras entidades com competência em matéria de jurisdição portuária, devem disponibilizar ao IPTM e às capitánias dos portos a identificação dos navios estrangeiros abrangidos pelo presente Regulamento, que inclua o respectivo número OMI e que entrem em todos os portos nacionais sob a sua jurisdição, sob a forma de acesso remoto a bases de dados com o movimento dos navios.

2 — As bases de dados devem ser mantidas permanentemente actualizadas.

Artigo 12.º

[...]

1 — O IPTM deve realizar obrigatoriamente uma inspecção alargada aos navios pertencentes aos tipos enumerados na parte A do anexo VII e cujo factor de selecção seja superior ou igual a 7.

2 — O IPTM deve aplicar os critérios de selecção descritos no n.º 2 do artigo 7.º aos navios pertencentes aos tipos enumerados na parte A do anexo VII e cujo factor de selecção seja inferior a 7, procedendo a uma inspecção alargada, caso selecione um navio deste tipo.

3 — Os navios referidos nos números anteriores só são submetidos a inspecção alargada se não tiverem sido submetidos a essa inspecção nos últimos 12 meses, estando, no entanto, sujeitos à inspecção prevista no artigo 10.º, no intervalo entre duas inspecções alargadas consecutivas.

4 — Para efeitos das inspecções previstas nos números anteriores, os comandantes, os operadores ou os agentes de navegação de um navio pertencente a um dos tipos enumerados na parte A do anexo VII, e que não tenha sido submetido a uma inspecção alargada nos últimos 12 meses, devem comunicar ao IPTM as informações enumeradas na parte B do anexo VII, o mais tardar três dias antes da hora estimada da chegada a um porto nacional, ou antes de o navio largar do porto estrangeiro anterior, se se prever que a viagem dure menos de três dias.

5 — Caso não seja cumprida a obrigação prevista no número anterior, o IPTM deve realizar uma inspecção alargada.

6 — O IPTM pode realizar inspecções alargadas, no caso de navios de passageiros que operem regularmente a partir de um porto nacional ou o escalem.

7 — Se os navios referidos no número anterior operarem regularmente entre portos nacionais e portos dos

Estados membros da UE, a inspecção alargada poderá ser efectuada por uma autoridade competente de qualquer desses Estados.

8 — As inspecções alargadas devem ser efectuadas segundo o procedimento previsto na parte C do anexo VII.

Artigo 13.º

[...]

1 — No final da inspecção, da inspecção aprofundada ou da inspecção alargada, o inspector deve entregar ao comandante do navio um documento que contenha, pelo menos, os elementos constantes do anexo VIII, no qual especificará os resultados da inspecção, os elementos relativos às decisões tomadas e as medidas de correcção a tomar pelo comandante, proprietário ou armador.

2 —

Artigo 14.º

[...]

1 — O IPTM deve certificar-se de que todas as anomalias confirmadas ou detectadas pelas inspecções referidas nos artigos 10.º, 11.º e 12.º já foram ou são corrigidas em conformidade com o disposto nas convenções aplicáveis referidas no artigo 3.º

2 —

3 —

4 —

5 —

Artigo 15.º

[...]

1 — A detenção ou a decisão de interrupção da operação, referidas nos artigos 14.º e 14.º-A, devem ser mantidas até que a causa do perigo tenha sido eliminada e o capitão do porto decida, sob parecer vinculativo do IPTM, que o navio pode, dentro de determinadas condições, sair para o mar ou retomar a operação sem riscos para outros navios e sem constituir ameaça desproporcionada para o meio marinho.

2 —

3 —

4 —

5 —

Artigo 18.º

[...]

1 —

2 —

3 —

4 — A notificação à autoridade competente do Estado do porto de destino deve incluir cópia do relatório da inspecção e a data prevista de chegada do navio a esse porto, devendo ser utilizado o sistema SIRENAC para a transmissão de informações adicionais.

Artigo 19.º

[...]

1 — Aos navios, detidos ao abrigo dos artigos 14.º, 14.º-A e 15.º, que saiam para o mar sem cumprir as condições estabelecidas pelas autoridades do porto com-

petentes em matéria de inspecção ou que recusem cumprir os requisitos aplicáveis das convenções, não comparecendo no estaleiro de reparação naval indicado ou, comparecendo, se recusem a efectuar as necessárias reparações, deve ser recusado o acesso ou a permanência em portos nacionais.

2 — Salvo nas circunstâncias referidas no artigo 20.º, o capitão do porto deve, igualmente, recusar o acesso e permanência no porto a navios-tanque de transporte de gás e produtos químicos, graneleiros, petroleiros e a navios de passageiros, se tais navios:

- a) Arvorarem o pavilhão de um Estado incluído na lista negra publicada no relatório anual do MA e tiverem sido detidos mais de duas vezes durante os 24 meses anteriores em portos de Estados signatários do MA; ou
- b) Arvorarem pavilhão de um Estado considerado de «muito alto risco» ou «alto risco» na lista negra publicada no relatório anual do MA e tiverem sido detidos mais de uma vez durante os 36 meses anteriores em portos de Estados signatários do MA.

3 — A decisão de recusa de acesso e permanência é proferida a partir do momento em que o navio é autorizado a deixar o porto em que foi objecto da segunda ou da terceira detenção, consoante o caso, e após rectificação das anomalias que estiveram na origem da detenção.

4 — A decisão de recusa de acesso e permanência em portos nacionais é tomada pelo capitão do porto, quer por decisão própria no âmbito das suas competências, quer por indicação nesse sentido que lhe seja dada pelo IPTM.

CAPÍTULO III

Disposições finais e regime sancionatório

Artigo 24.º

[...]

- 1 —
- 2 —
- 3 —
- 4 —
- 5 —

6 — As informações referidas no n.º 2 são as especificadas no anexo n.º 4 ao MA, constante do anexo X, e as necessárias para dar cumprimento ao disposto no artigo 17.º

Artigo 26.º

[...]

1 — O IPTM deve fornecer periodicamente à Comissão os elementos constantes do anexo XI.

2 — As administrações portuárias ou outras entidades com competências em matéria de jurisdição portuária devem disponibilizar ao IPTM, em formato electrónico e com a antecedência conveniente, os dados necessários ao cumprimento das obrigações impostas pelo anexo XI.

Artigo 27.º

[...]

O IPTM, a DGAM — Direcção-Geral da Autoridade Marítima, as administrações portuárias e outras entidades com competência em matéria de jurisdição portuária devem celebrar os protocolos necessários ao estabelecimento de práticas e procedimentos administrativos que permitam executar com eficácia o disposto no presente Regulamento.

ANEXO I

Navios com arqueação bruta inferior a 500

(anexo n.º 1 ao MA)

1 —

2 — No âmbito do referido no número anterior, o inspector deve guiar-se pelos certificados e outros documentos emitidos pelo Estado de pavilhão. Assim, à luz desses certificados e documentos, e de acordo com a impressão geral que ele tem do navio, faz a sua avaliação profissional para decidir se, e em que medida, o navio deve ser sujeito a uma inspecção aprofundada, tendo em atenção os factores mencionados no n.º 1. Ao fazer este tipo de inspecção, o inspector deve, na medida em que o julgar necessário, tomar em atenção os itens mencionados no número seguinte, cujo conteúdo não deve ser considerado exaustivo, uma vez que apenas pretende exemplificar os pontos mais relevantes.

3 —

3.1 — Pontos relacionados com os requisitos das linhas de carga:

- a)
- b)
- c)
- d)
- e)
- f)
- g) Portas de mar.

3.2 —

3.3 —

- a) Meios de descarga de óleo ou misturas oleosas (por exemplo, a separação do óleo da água) e equipamento de filtragem ou outros meios equivalentes (tanques para retenção do óleo, de misturas e de resíduos oleosos);
- b) Meios para eliminação de óleo, de misturas ou de resíduos oleosos;
- c) Presença de óleo nos espaços das cavernas da casa da máquina;
- d) Meios para a recolha, armazenagem e eliminação de lixos.

No caso de as anomalias detectadas representarem um perigo manifesto para a segurança, para a saúde ou para o ambiente, o inspector deve agir em conformidade com os factores mencionados no n.º 1 e, se necessário, decidir da necessidade da detenção do navio, de modo a assegurar que a anomalia é corrigida ou o navio, no caso de ter autorização para prosseguir viagem, não apresenta perigo manifesto para a segurança, a higiene ou o meio ambiente.

ANEXO II

[...]

I — [...]

-
- 1 —
- 2 —
- 3 —
- 4 —
- 5 —
- 6 —

II — [...]

-
 - 1 —
 - 2 —
 - 3 —
 - 4 — Navios que arvorem a bandeira de um Estado que figure na lista negra, publicada no relatório anual do MA.
 - 5 —
 - 6 —
 - 7 —
 - 8 —
 - 9 — Navios classificados por uma sociedade de classificação com um grau de anomalias superior à média.
 - 10 — Navios que pertençam a uma categoria referida na parte A do anexo VII.
 - 11 — Outros navios com mais de 13 anos de idade. Ao determinar a ordem de prioridade para a inspecção dos navios atrás enumerados, o IPTM deve ter em conta a ordem expressa pelo factor global de selecção indicada pelo sistema de informação SIRENAC.
- A um factor de selecção maior corresponde uma prioridade mais elevada. O factor global de selecção é a soma dos valores dos factores de selecção definidos no quadro do MA. Os n.ºs 5, 6 e 7 dizem respeito apenas às inspecções efectuadas nos últimos 12 meses. O factor global de selecção não pode ser inferior à soma dos valores correspondentes aos n.ºs 3, 4, 8, 9, 10 e 11.
- O factor global de selecção não terá em conta o n.º 10 para efeitos da aplicação do disposto no artigo 12.º

ANEXO III

[...]

- 1 — O cartão de identidade dos inspectores deve conter as seguintes informações:
 - a)
 - b)
 - c)
 - d)
 - e)
 - f)
- 2 —
- 3 —
- 4 —
- 5 —

ANEXO IV

[...]

- 1 —
- 2 —

- 3 —
- 4 —
- 5 —
- 6 —
- 7 —
- 8 —
- 9 —
- 10 — Documento relativo à lotação mínima de segurança.
- 10.a — Certificados emitidos nos termos da Convenção STCW (Convenção Internacional sobre as Normas de Formação, de Certificação e de Serviços de Quartos para os Marítimos, de 1978).
- 11 —
- 12 —
- 13 —
- 14 —
- 15 —
- 16 —
- 17 —
- 18 —
- 19 —
- 20 —
- 21 —
- 22 —
- 23 —
- 24 —
- 25 —
- 26 —
- 27 —
- 28 —
- 29 —
- 30 —
- 31 —
- 32 —
- 33 —
- 34 —
- 35 — Certificado de seguro ou qualquer outra garantia financeira de responsabilidade civil para o risco de poluição pelo petróleo (Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos Devidos à Poluição por Hidrocarbonetos, 1992).

ANEXO VI

[...]

- 1 — Navios identificados nas partes I e II, n.ºs 3, 4, 5, alíneas b) e c), e 8, do anexo II.
- 2 —
- 3 —
- 4 —
- 5 —
- 6 —
- 7 —
- 8 —
- 9 —
- 10 —
- 11 —
- 12 —

ANEXO VII

[...]

A — [...]

- 1 — Navios-tanque para transporte de gás e produtos químicos com mais de 10 anos, determinados com

base na data de construção que consta dos certificados de segurança do navio.

- 2 — Navios graneleiros com mais de 12 anos, determinados com base na data de construção que consta dos certificados de segurança do navio.
- 3 — Navios petroleiros com arqueação bruta superior a 3000 e mais de 15 anos de idade, determinada com base na data de construção que consta dos certificados de segurança do navio.
- 4 — Navios de passageiros com mais de 15 anos que não sejam os navios abrangidos pelo Decreto-Lei n.º 27/2002, de 14 de Fevereiro, que transpõe a Directiva n.º 1999/35/CE, do Conselho, de 29 de Abril.

B — Informações a comunicar à autoridade competente

Nome do navio.

Pavilhão.

Número OMI de identificação do navio, se for caso disso.

Porte bruto.

Data de construção do navio determinada com base na data que consta nos certificados de segurança do navio.

Hora estimada de chegada ao porto de destino ou à estação de pilotagem, conforme exigido pela autoridade competente.

Duração prevista da escala.

Operações previstas no porto de destino (carga, descarga, outras).

Inspecções obrigatórias e manutenção de fundo previstas, bem como trabalhos de reparação a realizar no porto de destino.

Só para navios-tanque:

Configuração: casco simples, casco simples com SBT, casco duplo.

Condição dos tanques de carga e de lastro: cheios, vazios, em atmosfera inerte.

Volume e natureza da carga.

C — Procedimentos relativos à inspecção alargada de certos tipos de navios

Quando efectuem uma inspecção alargada, os inspectores devem ter em consideração o facto de a execução de certas operações a bordo, designadamente operações de carga, poder ser comprometida com a realização de testes que, no seu decurso, tenham incidência directa nessas operações.

Na realização de uma inspecção alargada e consoante o tipo de navios que a seguir se indicam, devem ser tidos em conta, quando aplicáveis, os seguintes elementos:

- 1 — Navios em geral (todos os tipos da secção A):

Corte de energia e arranque do gerador de emergência;

Vistoria do sistema de iluminação de emergência;

Funcionamento da bomba de incêndio de emergência com duas mangueiras ligadas à conduta principal;

Operação das bombas do porão;

Fecho das portas estanques;

Lançamento à água de uma baleeira de barlar;

Teste do sistema de paragem de emergência por controlo remoto de, por exemplo, caldeiras e bombas de ventilação de combustível;

Teste do aparelho de governo, incluindo o aparelho de governo auxiliar;

Vistoria das fontes de alimentação de emergência dos sistemas de radiocomunicações;

Vistoria e, na medida das possibilidades, teste do separador da casa das máquinas.

- 2 — Navios-tanque para transporte de gás e produtos químicos. — Para além dos elementos referidos no n.º 1, podem fazer parte integrante da inspecção alargada os seguintes elementos:

Monitorização dos tanques de carga e dos dispositivos de segurança, de pressão e de margem de vazio;

Dispositivos de análise do oxigénio e explosímetros, incluindo a respectiva calibragem;

Disponibilidade de equipamento de detecção de substâncias químicas com um número apropriado de sondas de detecção de gases adequadas à carga específica transportada;

Equipamentos de evacuação de camarote com cabal protecção respiratória e dos olhos para todas as pessoas a bordo (se exigido pelos produtos enumerados no certificado internacional ou no certificado para o transporte de produtos químicos perigosos a granel ou de gases liquefeitos a granel, consoante o aplicável);

Verificação de que os produtos transportados vêm enumerados no certificado internacional ou no certificado para o transporte de produtos químicos perigosos a granel ou de gases liquefeitos a granel, consoante o aplicável;

Instalações de combate a incêndios montadas no convés, sejam elas com base em espumas ou substâncias químicas secas ou outras, consoante o exigido pelo produto transportado.

- 3 — Navios graneleiros. — Para além dos elementos referidos no n.º 1, podem fazer parte integrante da inspecção alargada os seguintes elementos:

Possível corrosão dos fixos do equipamento do convés;

Possível deformação e ou corrosão das tampas das escotilhas;

Possíveis fissuras ou corrosão das anteparas transversais;

Acesso aos porões de carga;

Verificação de que se encontram a bordo os seguintes documentos, exame desses documentos e confirmação de que o Estado de bandeira ou a sociedade de classificação os subscreveram:

- a) Relatórios de vistorias estruturais;
- b) Relatórios de avaliação do estado do navio;
- c) Relatórios de medição das espessuras;
- d) Documento descritivo referido na Resolução A.744(18) da OMI.

- 4 — Navios petroleiros. — Para além dos elementos referidos no n.º 1, podem fazer parte integrante da inspecção alargada os seguintes elementos:

Equipamento de espuma contra incêndios, fixo no convés;

Equipamento geral de combate a incêndios;

Vistoria dos registos corta-fogos da casa das máquinas, da casa das bombas e das acomodações;

Controlo da pressão do gás inerte e do teor em oxigénio deste;

Exame de pelo menos um dos tanques de lastro na área de carga, a partir da entrada de homem ou do acesso do convés e a partir do interior se o inspector verificar que existem motivos claros para uma inspeção mais aprofundada;

Verificação de que se encontram a bordo os seguintes documentos, exame desses documentos e confirmação de que o Estado de bandeira ou a sociedade de classificação os subscreveram:

- a) Relatórios de vistorias estruturais;
- b) Relatórios de avaliação do estado do navio;
- c) Relatórios de medição das espessuras;
- d) Documento descritivo referido na Resolução A.744(18) da OMI.

5 — Navios de passageiros não abrangidos pelo Decreto-Lei n.º 27/2002, de 14 de Fevereiro. — Para além dos elementos referidos no n.º 1, podem fazer parte integrante da inspeção alargada os seguintes elementos:

- Teste do sistema de detecção e alarme de incêndios;
- Teste de vedação adequada das portas corta-fogos;
- Teste do sistema de comunicações aos passageiros;
- Exercício do combate a incêndios com, no mínimo, demonstração de todos os equipamentos dos bombeiros e participação do pessoal de câmaras;
- Demonstração do conhecimento do plano de limitação de avarias por parte dos principais membros da tripulação.

Se se revelar necessário, a inspeção pode continuar enquanto o navio está em trânsito para ou do porto de um Estado membro com o consentimento do comandante ou do armador. Os inspectores não devem entrar o funcionamento do navio nem provocar situações que, na opinião do comandante, possam pôr em perigo a segurança dos passageiros, da tripulação e do navio.

ANEXO IX

[...]

[...]

.....

1 —

2 —

- 1)
- 2)
- 3)
- 4)
- 5)
- 6)
- 7)
- 8)
- 9)
- 10)
- 11)
- 12)
- 13)
- 14) Prestar o máximo de informações, em caso de acidente.

.....

3 —

3.1 —

3.2 —

- 1)
- 2)
- 3)
- 4)
- 5)
- 6)
- 7)
- 8)
- 9)
- 10)
- 11)
- 12)
- 13)
- 14)
- 15) Não realização do programa alargado de inspeções nos termos da regra 2 do capítulo XI da Convenção SOLAS 74;
- 16) Falta ou avaria de um equipamento registador de dados da viagem (VDR), nos casos em que o seu uso for obrigatório, nos termos do anexo XIII.

3.3 —

3.4 —

3.5 —

3.6 —

- 1)
- 2)
- 3)
- 4)
- 5) Ausência do *dossier* dos relatórios das vistorias ou não conformidade desse *dossier* com a alínea b) do n.º 3 da regra 13 G da Convenção MARPOL.

3.7 —

3.8 —

3.9 —

3.10 —

ANEXO XII

[...]

I —

- Nome do navio;
- Número OMI;
- Tipo de navio;
- Arqueação bruta;
- Ano de construção determinado com base na data constante dos certificados de segurança do navio;
- Nome e morada do proprietário ou do armador do navio;
- Nome e endereço do afretador responsável pela escolha do navio e tipo de fretamento, para os navios que transportam carga líquida ou sólida a granel;
- Estado de bandeira;
- Sociedade ou sociedades de classificação que tenham emitido para o navio em causa os certificados de classificação;
- Sociedade de classificação ou qualquer outra entidade que tenha emitido para o navio em causa certificados nos termos das convenções em nome

do Estado de bandeira, incluindo a menção dos certificados emitidos;
 Porto e data da última inspecção alargada e indicação, se for o caso, de que houve detenção;
 Porto e data da última vistoria especial e nome da organização que a efectuou;
 Número de detenções nos 24 meses precedentes;
 País e porto de detenção;
 Data de levantamento da detenção;
 Duração da detenção, em dias;
 Número de anomalias encontradas e motivos da detenção, em termos claros e explícitos;
 Em caso de recusa de acesso do navio a qualquer dos portos comunitários, motivos da mesma, em termos claros e explícitos;
 Indicação referindo se a sociedade de classificação, ou outro organismo privado, ao efectuar uma inspecção teve qualquer responsabilidade no que respeita às anomalias que, por si só ou combinadas com outras, levaram à detenção do navio;
 Descrição das medidas tomadas pela autoridade competente e, se for o caso, pela sociedade de classificação na sequência da detenção;
 Descrição das medidas tomadas nos casos em que um navio seja autorizado a seguir para o estaleiro de reparação adequado mais próximo ou em que lhe seja recusado o acesso a qualquer porto comunitário.

II —

Nome do navio;
 Número OMI;
 Tipo de navio;
 Arqueação bruta;
 Ano de construção;
 Nome e morada do proprietário ou do armador do navio;
 Nome e endereço do afretador responsável pela escolha do navio e tipo de fretamento, para os navios que transportam carga líquida ou sólida a granel;
 Estado de bandeira;
 Sociedade ou sociedades de classificação que tenham emitido para o navio em causa os certificados de classificação;
 Sociedade de classificação ou qualquer outra entidade que tenha emitido para o navio em causa certificados nos termos das convenções em nome do Estado de bandeira, incluindo a menção dos certificados emitidos;
 País, porto e data de inspecção;
 Número de anomalias, por categoria de anomalias.»

Artigo 3.º

Aditamentos

São aditados ao RINE os artigos 12.º-A, 19.º-A, 19.º-B, 28.º, 29.º, 30.º e 31.º e os anexos VIII, X, XI e XIII, com a seguinte redacção:

«Artigo 12.º-A

Impossibilidade de inspecção

1 — Caso não seja possível efectuar a inspecção a um navio com um factor de selecção superior a 50 nos

termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 7.º ou uma inspecção alargada obrigatória nos termos do n.º 1 do artigo 12.º, o IPTM deve comunicar tal facto, de imediato, aos restantes membros do MA, através do sistema SIRENAC.

2 — O IPTM deve notificar semestralmente à Comissão Europeia os casos referidos no n.º 1, indicando os motivos que levaram à não inspecção dos navios.

3 — Em cada ano civil, as inspecções não realizadas não devem exceder 5% do número médio anual de navios elegíveis, para as inspecções a que se refere o n.º 1, que tenham feito escala nos portos nacionais, número médio esse calculado com base nos três últimos anos civis.

Artigo 19.º-A

Revogação da decisão de recusa de acesso e de permanência

1 — O proprietário ou o operador do navio que pretenda a revogação da decisão de recusa de acesso e permanência deve apresentar um pedido formal ao IPTM, acompanhado de uma declaração da administração do Estado de bandeira comprovativa de que o navio satisfaz plenamente as disposições aplicáveis das convenções internacionais e, se necessário, de uma declaração da sociedade classificadora do navio comprovativa de que o mesmo cumpre as suas normas de classificação.

2 — A decisão de recusa de acesso é revogada se, após reinspecção efectuada ao navio, consistindo numa inspecção alargada abrangendo, pelo menos, os pontos relevantes da parte C do anexo v, os inspectores do IPTM concluírem que o navio cumpre integralmente os requisitos aplicáveis das convenções internacionais.

3 — A reinspecção é efectuada num porto proposto pelo proprietário do navio e aceite pelo IPTM, em regra, não pertencente a um Estado signatário do MA.

4 — Se o porto aceite se situar num Estado membro, a autoridade competente desse Estado membro, com o acordo do IPTM, pode autorizar o navio a dirigir-se para esse porto, exclusivamente para efeitos da reinspecção.

5 — As despesas resultantes da reinspecção são suportadas pelo proprietário ou operador do navio

Artigo 19.º-B

Informações sobre a recusa de acesso e de permanência

1 — No caso de se verificarem as condições descritas nos n.ºs 1 e 2 do artigo 19.º, o capitão do porto deve informar, por escrito, o IPTM, o comandante, o proprietário ou o operador do navio e o cônsul do Estado de bandeira da decisão de recusa de acesso e permanência em portos nacionais.

2 — O IPTM deve transmitir essa decisão à administração do Estado de bandeira, à sociedade de classificação do navio, aos outros Estados membros, à Comissão, ao Département des Systèmes d'Information (DSI) e ao secretariado do MA.

3 — Se os resultados da reinspecção forem considerados satisfatórios, o IPTM deve informar o capitão do porto que proferiu a decisão de recusa de acesso e permanência.

4 — O capitão do porto deve comunicar a revogação da decisão, por escrito, ao IPTM, ao proprietário ou ao operador do navio e ao cônsul do Estado de bandeira.

5 — O IPTM deve igualmente comunicar essa decisão, por escrito, às entidades referidas no n.º 2.

6 — O IPTM deve colocar no sistema SIRENAC as informações relativas aos navios que foram objecto de decisão de recusa de acesso e permanência nos portos nacionais e assegurar a sua publicação em conformidade com o disposto no artigo 17.º e no anexo XII.

Artigo 28.º

Contra-ordenações

1 — Sem prejuízo de outras sanções que se mostrem aplicáveis, constituem contra-ordenação as seguintes infracções:

- a) O não cumprimento ou o cumprimento defeituoso das normas previstas nas convenções aplicáveis, a que se refere o artigo 3.º, que represente um perigo manifesto para a segurança, a saúde ou o ambiente e implique a detenção do navio, nos termos dos artigos 14.º, 14.º-A e 15.º;
- b) A continuação das operações comerciais, depois de notificada a decisão de as interromper, referida no n.º 4 do artigo 14.º;
- c) A permanência do navio no porto, após lhe ter sido notificada a recusa da mesma, nos termos do n.º 1 do artigo 19.º-B;
- d) A prestação de informações erróneas ou deturpadas às autoridades marítimas competentes sobre as reais condições de avaria ou de acidente do navio, nomeadamente a sua qualificação como sendo de gravidade tal que justifique a entrada em porto ao abrigo do regime de acesso em caso de força maior, previsto no artigo 20.º;
- e) O não pagamento, na data que for determinada pela autoridade competente, das despesas relacionadas com as inspecções e demais diligências efectuadas, tal como estabelecido no artigo 25.º;
- f) A alteração ou rasura de elementos ou dados de certificados e documentos, previstos no anexo IV, exigíveis pelo Estado de bandeira ou pelas autoridades competentes.

2 — Constitui, ainda, contra-ordenação a infracção decorrente do não cumprimento dos deveres que impendem sobre os comandantes, operadores e agentes de navegação, estabelecidos no n.º 4 do artigo 12.º

3 — A negligência e a tentativa são sempre puníveis.

4 — As contra-ordenações são puníveis do seguinte modo:

- a) As contra-ordenações previstas no n.º 1 são puníveis com coima de € 1000 a € 2500, no caso de pessoas singulares, e de € 2500 a € 25 000, no caso de pessoas colectivas;
- b) As contra-ordenações previstas no n.º 2 são puníveis com coima de € 250 a € 750, no caso de pessoas singulares, e de € 1000 a € 2000, no caso de pessoas colectivas.

Artigo 29.º

Processamento e aplicação de coimas

1 — O processamento das contra-ordenações e a aplicação das respectivas coimas são da competência do capitão do porto, na sua área de jurisdição.

2 — Às contra-ordenações previstas nos n.ºs 1 e 2 do artigo 28.º é aplicável, subsidiariamente, o regime

geral das contra-ordenações previsto no Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de Outubro, com a redacção que lhe foi dada pelos Decretos-Leis n.ºs 356/89, de 17 de Outubro, e 244/95, de 14 de Setembro.

Artigo 30.º

Medida cautelar

Quando a gravidade da infracção o justifique, o capitão do porto pode ordenar, como medida cautelar, a exigência de depósito de uma caução cujo montante corresponda ao limite máximo da coima aplicável.

Artigo 31.º

Destino do produto das coimas

O produto das coimas previstas neste diploma reverte:

- a) 10% para o IPTM;
- b) 30% para a entidade que aplicar a coima;
- c) 60% para o Estado.

ANEXO VIII

Relatório de inspecção

O relatório de inspecção deve incluir, pelo menos, os seguintes elementos:

I — Informações gerais:

- 1) Autoridade competente que redigiu o relatório;
- 2) Data e local da inspecção;
- 3) Nome do navio inspeccionado;
- 4) Pavilhão;
- 5) Tipo de navio;
- 6) Número OMI;
- 7) Indicativo de chamada;
- 8) Arqueação bruta;
- 9) Porte bruto (se for caso disso);
- 10) Ano de construção determinado com base na data constante dos certificados de segurança do navio;
- 11) Sociedade ou sociedades de classificação, conforme o caso, que tenha(m) emitido certificados de classificação para o navio em causa, se for o caso;
- 12) Sociedade ou sociedades de classificação e ou qualquer outra entidade que tenha(m) emitido certificados para o navio em causa, em nome do Estado de bandeira, nos termos das convenções aplicáveis;
- 13) Nome e endereço do proprietário ou do operador do navio;
- 14) Nome e endereço do afretador responsável pela escolha do navio e tipo de fretamento, para os navios que transportem carga líquida ou sólida a granel;
- 15) Data final de redacção do relatório de inspecção;
- 16) Indicação de que as informações circunstanciadas sobre uma inspecção ou uma detenção podem ser objecto de publicação;

II — Informações relativas à inspecção:

- 1) Certificados emitidos em aplicação das convenções internacionais pertinentes e autoridade ou organização que emitiu o(s) certificado(s) em

causa, com indicação das datas de emissão e de caducidade;

- 2) Partes ou elementos do navio que foram objecto de inspecção (no caso de inspecção aprofundada ou alargada);
- 3) Indicação do tipo de inspecção (inspecção, inspecção aprofundada, inspecção alargada);
- 4) Natureza das anomalias;
- 5) Medidas tomadas;

III — Informações suplementares em caso de detenção:

- 1) Data da decisão de detenção;
- 2) Data do levantamento da detenção;
- 3) Natureza das anomalias que justificaram a decisão de detenção (remissões para as convenções, se aplicável);
- 4) Informações sobre a última vistoria intermédia ou anual;
- 5) Indicação, se for o caso, de que a sociedade classificadora ou outro organismo privado, que tenha efectuado a inspecção em causa, teve qualquer responsabilidade no que respeita às anomalias que, por si só ou combinadas com outras, levaram à detenção do navio;
- 6) Medidas tomadas.

ANEXO X

Intercâmbio de informações

(anexo n.º 4 ao MA)

1 — Para que as autoridades competentes possam ser auxiliadas na inspecção de navios nos seus portos, é necessário que tenham à sua disposição informação actualizada sobre as inspecções realizadas nos seis meses anteriores nos portos dos Estados membros.

Para tal, as autoridades competentes comprometem-se a fornecer ao Département des Systèmes d'Information (DSI), em Saint-Malo, de preferência por meio informático, informação sobre os navios inspeccionados nos portos nacionais, seguindo as instruções fixadas no anexo VIII deste Regulamento. A informação dos ficheiros de inspecção deve ser actualizada diariamente.

2 — Para efeitos de trocas de informação rápidas, o sistema de informação deve estar munido de um meio que possibilite a troca directa de mensagens entre autoridades individuais, incluindo as notificações previstas na secção 3.11 do MA e a troca de informações sobre violações operacionais constantes da secção 5 do MA.

3 — A informação prevista nos n.ºs 1 e 2 deverá ser tratada de forma normalizada, de acordo com os procedimentos estabelecidos no guia para utilizadores da informação fornecido pelo referido DSI.

4 — O DSI — através do processamento da informação previsto no n.º 1 — tem a seu cargo assegurar que os dados das inspecções fiquem acessíveis tanto para consulta como para actualização, de acordo com os procedimentos estabelecidos no supramencionado guia.

5 — A telecópia continuará, no entanto, a ser um sistema alternativo na transmissão dos dados dos relatórios de inspecção, em caso do não funcionamento do sistema informático.

6 — O DSI não alterará os dados recebidos das autoridades competentes, excepto a pedido da autoridade que comunicou os dados.

7 — A informação para efeitos administrativos, como é o caso da informação estatística, deve ser fornecida

pelo secretariado, sob orientação do *comité*, com base nos dados fornecidos pelo DSI.

8 — Com o consentimento da administração em causa, o DSI enviará à OMI, em seu nome, relatórios sobre as detenções, nos termos do disposto nas Convenções SOLAS 74, MARPOL 73/78, Linhas de Carga 66, STCW 78, assim como à OIT, ao abrigo da Convenção OIT 147.

ANEXO XI

Dados a fornecer, nos termos do disposto no artigo 26.º, para controlo de aplicação

1 — O IPTM deve enviar à Comissão, até 1 de Abril de cada ano, os seguintes dados relativos ao ano transacto:

- a) Número de inspectores ao seu serviço no quadro da inspecção de navios pelo Estado do porto;
- b) Número total de navios distintos entrados nos respectivos portos, a nível nacional.

2 — Os dados referidos na alínea a) do número anterior devem ser transmitidos à Comissão, segundo o seguinte modelo:

Porto/zona	Número de inspectores a tempo inteiro	Número de inspectores a tempo parcial ⁽¹⁾	Conversão em tempo inteiro
Porto X			
Porto Y			
<i>Total</i>			

⁽¹⁾ Este número será convertido no número equivalente de inspectores a tempo inteiro.

3 — Os referidos dados devem ser fornecidos a nível nacional e para cada um dos portos portugueses. Para efeitos do presente anexo, deve entender-se por porto um porto específico, bem como a zona geográfica coberta por um inspector ou uma equipa de inspectores, zona essa que pode incluir vários portos, se adequado. O mesmo inspector pode ser chamado a intervir em mais de um porto/zona geográfica.

4 — O IPTM deve:

- a) Enviar semestralmente à Comissão uma lista pormenorizada das deslocações de cada um dos navios, com excepção dos *ferry-boats* em serviço regular, que entraram nos seus portos, com indicação do número OMI dos navios e respectiva data de chegada; ou
- b) Fornecer ao SIRENAC os números OMI de todos os navios, com excepção dos *ferry-boats* em serviço regular, que entrem diariamente nos seus portos, e respectiva data de chegada.

5 — O IPTM deve ainda enviar à Comissão uma lista dos serviços regulares de *ferry-boats* referidos nas alíneas a) e b) do número anterior, num prazo não superior a seis meses, a partir de 22 de Julho de 2003, e, posteriormente, sempre que se verifique uma alteração nesses serviços.

ANEXO XIII

Requisitos internacionais e comunitários relativos aos sistemas de registo dos dados de viagem

1 — Os navios das categorias abaixo indicadas devem estar equipados com um sistema de registo dos dados

de viagem que cumpra os padrões de exigência de desempenho consignados na Resolução A.861(20) da OMI e seja conforme às normas de ensaio estabelecidas pela norma n.º 61 996 da Comissão Electrónica Internacional (CEI), sempre que escalem portos nacionais:

- a) Navios de passageiros construídos em ou após 1 de Julho de 2002;
- b) Navios de passageiros *ro-ro* construídos antes de 1 de Julho de 2002, o mais tardar aquando da primeira inspecção em ou após 1 de Julho de 2002;
- c) Navios de passageiros que não sejam navios de passageiros *ro-ro*, construídos antes de 1 de Julho de 2002, o mais tardar em 1 de Janeiro de 2004;
- d) Outros navios que não sejam navios de passageiros, com uma arqueação bruta igual ou superior a 3000 e construídos em ou após 1 de Julho de 2002.

2 — Os navios das categorias abaixo indicadas construídos antes de 1 de Julho de 2002 devem estar equipados com um sistema de registo dos dados de viagem que satisfaça as normas OMI pertinentes, sempre que escalem portos nacionais:

- a) Navios de carga com uma arqueação bruta igual ou superior a 20 000, o mais tardar na data estabelecida pela OMI ou, na ausência de uma decisão da OMI, o mais tardar em 1 de Janeiro de 2007;
- b) Navios de carga com uma arqueação bruta igual ou superior a 3000, mas inferior a 20 000, o mais tardar na data estabelecida pela OMI ou, na ausência de uma decisão da OMI, o mais tardar em 1 de Janeiro de 2008.»

Artigo 4.º

Revogação

São revogados os anexos VIII/1, VIII/2 e VIII/3, X/1, XI/1 e XI/2 do RINE.

Artigo 5.º

Republicação

É republicado em anexo ao presente diploma, dele fazendo parte integrante, o Regulamento de Inspeção de Navios Estrangeiros, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 195/98, de 10 de Julho, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 156/2000, de 22 de Julho, e pelo presente diploma.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 21 de Agosto de 2003. — *José Manuel Durão Barroso* — *Norberto Emílio Sequeira da Rosa* — *Paulo Sacadura Cabral Portas* — *António Manuel Lourenço dos Santos* — *José Luís Mota de Campos* — *António Pedro de Nobre Carmona Rodrigues*.

Promulgado em 6 de Outubro de 2003.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 10 de Outubro de 2003.

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

REGULAMENTO DE INSPECÇÃO DE NAVIOS ESTRANGEIROS

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objectivo e aplicação

O presente Regulamento estabelece os procedimentos a observar pelas autoridades nacionais competentes relativos ao controlo e à inspecção de navios estrangeiros que pratiquem todos os portos nacionais, com vista a um controlo eficaz das suas condições de segurança, e tem aplicação a todo o espaço nacional.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente Regulamento, entende-se por:

- 1) «MA» o Memorando do Acordo de Paris para a Inspeção de Navios pelo Estado do Porto, assinado em Paris em 26 de Janeiro de 1982, na versão em vigor;
- 2) «Navio» qualquer navio de mar, estrangeiro, a que se apliquem uma ou mais convenções referidas no artigo 3.º;
- 3) «Inspector» o inspector do IPTM — Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos que cumpra os requisitos estabelecidos no anexo III ou o agente do Estado que cumpra o previsto na parte B do n.º 2 daquele anexo;
- 4) «Inspeção» a visita a um navio para verificar a validade dos certificados e outros documentos pertinentes e as condições em que se encontra o navio, o seu equipamento e a sua tripulação, bem como as condições de vida e de trabalho da tripulação;
- 5) «Inspeção alargada» a inspeção efectuada com base nas orientações não vinculativas apresentadas na secção C do anexo VII a este Regulamento;
- 6) «Inspeção aprofundada» uma inspeção suplementar em que o navio, o seu equipamento e a sua tripulação são, no todo ou em parte, conforme apropriado, sujeitos a uma vistoria aprofundada, nas circunstâncias especificadas no n.º 1 do artigo 11.º, no que se refere à construção, ao equipamento, à lotação, às condições de vida e de trabalho e à observância dos procedimentos operacionais a bordo;
- 7) «Detenção» a proibição formal de um navio sair para o mar em resultado de anomalias detectadas nos termos do presente Regulamento que, isolada ou conjuntamente, tornem o navio incapaz de navegar;
- 8) «Interrupção de uma operação» a proibição formal de um navio prosseguir uma operação em resultado de anomalias detectadas que, isolada ou conjuntamente, tornem perigosa a continuação dessa operação;
- 9) «Instalação *offshore*» qualquer plataforma fixa ou flutuante que opere na ou sobre a plataforma continental de um Estado membro.

Artigo 3.º

Convenções

1 — Para efeitos do presente Regulamento, são aplicáveis as seguintes Convenções:

- a) A Convenção Internacional sobre Linhas de Carga, de 1966 (LC 66);
- b) A Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974 (SOLAS 74);
- c) A Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, de 1973, e o seu Protocolo, de 1978 (MARPOL 73/78);
- d) A Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos, de 1978 (NFCSQM 78);
- e) A Convenção sobre os Regulamentos Internacionais para Evitar Abalroamentos no Mar, de 1972 (COLREG 72);
- f) A Convenção Internacional sobre Arqueação de Navios, de 1969;
- g) A Convenção sobre as Normas Mínimas a Observar nos Navios Mercantes, de 1976 (OIT n.º 147);
- h) A Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil por Prejuízos Devidos à Poluição por Hidrocarbonetos, 1992 (CLC 92).

2 — Além dos textos originais das convenções aplicáveis, são também considerados os protocolos, as alterações efectuadas e os respectivos códigos com carácter vinculativo e em vigor.

Artigo 4.º

Âmbito de aplicação

1 — O presente diploma aplica-se a qualquer navio estrangeiro, e respectiva tripulação, que escale ou se encontre ancorado num porto nacional ou numa instalação *offshore*.

2 — Ao efectuar uma inspecção a um navio que arvore pavilhão de Estado que não seja parte numa das convenções referidas no artigo 3.º, deve ser assegurado que o tratamento dado a esse navio e à tripulação não é mais favorável do que o reservado aos navios que arvore pavilhão de um Estado que seja parte nessa convenção.

3 — O estabelecido no presente diploma não se aplica a navios de pesca, a navios de guerra e a unidades auxiliares da marinha de guerra, a navios de madeira de construção primitiva, a navios afectos a serviços governamentais de carácter não comercial e às embarcações de recreio não utilizadas com fins comerciais.

4 — No respeitante a navios de arqueação bruta inferior a 500 deverão ser tomadas as medidas necessárias para garantir que esses navios não representam um perigo manifesto para a segurança, saúde e ambiente, nos termos das convenções aplicáveis na matéria, para o que deverá ser observado o estabelecido no anexo I ao presente diploma, que reproduz o anexo I ao MA.

Artigo 5.º

Autoridades competentes

1 — Para efeitos do preceituado no presente diploma, a autoridade competente para efectuar a inspecção técnica de navios estrangeiros é o IPTM.

2 — Quando estejam em causa navios cujas anomalias, nomeadamente na sequência de denúncia da existência das mesmas, possam representar um perigo manifesto para pessoas, para a segurança da navegação e das linhas de tráfego, nomeadamente barras de portos, e para a preservação do meio ambiente marinho, os capitães dos portos, no âmbito das suas competências, devem comunicar ao IPTM a necessidade de uma inspecção, à qual deve ser dada máxima prioridade.

3 — Se não for possível efectuar a inspecção nos termos do artigo anterior e em tempo considerado útil pela autoridade marítima, a mesma poderá ser feita pelo capitão do porto no âmbito das competências que lhe estão atribuídas por lei e pelo presente diploma.

4 — Os capitães dos portos têm competência para efectuar a visita para a inspecção e inspeccionar todos os navios não incluídos no âmbito do n.º 1 do artigo 4.º do presente diploma, bem como aqueles que, sendo abrangidos por aquele preceito, em relação aos quais ocorra a situação prevista no número anterior ou a inspecção seja determinada por razões relacionadas com o risco de vidas e riscos para o meio ambiente, matérias de segurança interna, de índole judicial e de polícia criminal ou, nomeadamente, factores relativos a razões de disciplina e determinações em matéria de navegação.

5 — Nos casos referidos no número anterior, dos quais deve ser dado total conhecimento ao cônsul do Estado de bandeira, as despesas efectuadas pela autoridade marítima com as inspecções serão suportadas pelo proprietário ou armador do navio.

Artigo 6.º

Objectivos de inspecção

O IPTM deve realizar, anualmente, um número total de inspecções correspondente a, pelo menos, 25 % do número médio anual de navios distintos que tenham escalado os portos nacionais, calculado com base nos três últimos anos civis.

CAPÍTULO II

Das inspecções

Artigo 7.º

Obrigações de inspecção

1 — O IPTM deve inspeccionar, nos termos do artigo 10.º, todos os navios cujo factor de selecção indicado no sistema de informação SIRENAC seja superior a 50, se tiver decorrido pelo menos um mês desde a última inspecção efectuada num porto da região MA, e desde que os navios não estejam sujeitos a uma inspecção alargada.

2 — No que respeita à selecção dos restantes navios para efeitos de inspecção, o IPTM deve determinar a ordem de prioridade do seguinte modo:

- a) Os primeiros navios a seleccionar para inspecção são os referidos na parte I do anexo II independentemente do respectivo factor de selecção;
- b) Os navios referidos na parte II do anexo II, são seleccionados por ordem decrescente, segundo a ordem de prioridade resultante do nível dos respectivos factores de selecção indicados no sistema de informação SIRENAC.

3 — Para efeitos da realização das inspecções, deve também ser consultado o sistema de informação EQUASIS.

4 — O IPTM deve abster-se de inspecionar um navio que já tenha sido inspecionado por outro Estado membro nos seis meses anteriores, desde que:

- a) Esse navio não esteja incluído na lista do anexo II;
- b) Em relação a esse navio não haja qualquer notificação de anomalia detectada;
- c) Relativamente a esse navio não existam motivos inequívocos para efectuar uma inspecção;
- d) O navio não esteja abrangido pelo n.º 1.

5 — O disposto no número anterior não se aplica aos controlos operacionais previstos especificamente nas convenções.

Artigo 8.º

Perfil profissional dos inspectores

1 — As inspecções feitas ao abrigo do controlo de navios pelo Estado do porto (PSC) serão efectuadas exclusivamente por inspectores que preencham os critérios de qualificação previstos no anexo III.

2 — Cada inspector do PSC deve ser portador de um cartão de identidade que o autoriza a efectuar inspecções de navios pelo Estado do porto, cujos requisitos constam do anexo referido no número anterior.

Artigo 9.º

Entrada de navios em portos nacionais

1 — As administrações portuárias, ou outras entidades com competência em matéria de jurisdição portuária, devem disponibilizar ao IPTM e às capitánias dos portos a identificação dos navios estrangeiros abrangidos pelo presente Regulamento, que inclua o respectivo número OMI e que entrem em todos os portos nacionais sob a sua jurisdição, sob a forma de acesso remoto a bases de dados com o movimento dos navios.

2 — As bases de dados devem ser mantidas permanentemente actualizadas.

Artigo 10.º

Procedimento de inspecção

1 — Nas inspecções a efectuar pelo IPTM deverão ser observados, no mínimo, os seguintes procedimentos:

- a) Verificação, na medida do possível, dos certificados e documentos enumerados no anexo IV ao presente diploma;
- b) Verificação das condições gerais do navio, nomeadamente a casa das máquinas e as acomodações da tripulação, incluindo as condições de higiene do navio.

2 — Além dos certificados e documentos referidos no anexo IV, os inspectores deverão examinar os que obrigatoriamente devam existir a bordo, nos termos das convenções referidas no artigo 3.º

3 — Para a inspecção de navios deverão ser igualmente observados os procedimentos e orientações especificados no anexo V.

Artigo 11.º

Inspeção aprofundada

1 — Sempre que, após ter sido realizada a inspecção referida no artigo anterior, haja motivos inequívocos para crer que as condições em que se encontra o navio, o seu equipamento ou a sua tripulação não respeitam substancialmente os requisitos de uma convenção aplicável, será efectuada uma inspecção aprofundada, incluindo a verificação do cumprimento das exigências operacionais a bordo.

2 — Ocorrem «motivos inequívocos» quando, no entendimento do inspector, existem elementos de prova que justifiquem uma inspecção aprofundada do navio, do seu equipamento ou da sua tripulação.

3 — Para uma aplicação mais correcta do presente artigo, constituem exemplos de motivos inequívocos para a inspecção aprofundada os referidos no anexo VI ao presente diploma.

Artigo 12.º

Inspeção alargada de determinados navios

1 — O IPTM deve realizar obrigatoriamente uma inspecção alargada aos navios pertencentes aos tipos enumerados na parte A do anexo VII e cujo factor de selecção seja superior ou igual a 7.

2 — O IPTM deve aplicar os critérios de selecção descritos no n.º 2 do artigo 7.º aos navios pertencentes aos tipos enumerados na parte A do anexo VII e cujo factor de selecção seja inferior a 7, procedendo a uma inspecção alargada, caso selecione um navio deste tipo.

3 — Os navios referidos nos números anteriores só são submetidos a inspecção alargada se não tiverem sido submetidos a essa inspecção nos últimos 12 meses, estando, no entanto, sujeitos à inspecção prevista no artigo 10.º do presente diploma no intervalo entre duas inspecções alargadas consecutivas.

4 — Para efeitos das inspecções previstas nos números anteriores, os comandantes, os operadores ou os agentes de navegação de um navio pertencente a um dos tipos enumerados na parte A do anexo VII, e que não tenha sido submetido a uma inspecção alargada nos últimos 12 meses, devem comunicar ao IPTM as informações enumeradas na parte B do anexo VII, o mais tardar três dias antes da hora estimada da chegada a um porto nacional, ou antes de o navio largar do porto estrangeiro anterior, se se prever que a viagem dure menos de três dias.

5 — Caso não seja cumprida a obrigação prevista no número anterior, o IPTM deve realizar uma inspecção alargada.

6 — O IPTM pode realizar inspecções alargadas, no caso de navios de passageiros que operem regularmente a partir de um porto nacional ou o escalem.

7 — Se os navios referidos no número anterior operarem regularmente entre portos nacionais e portos dos Estados membros da UE, a inspecção alargada poderá ser efectuada por uma autoridade competente de qualquer desses Estados.

8 — As inspecções alargadas devem ser efectuadas segundo o procedimento previsto na parte C do anexo VII.

Artigo 12.º-A

Impossibilidade de inspecção

1 — Caso não seja possível efectuar a inspecção a um navio com um factor de selecção superior a 50 nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 7.º, ou uma inspecção alargada obrigatória nos termos do n.º 1 do artigo 12.º, o IPTM deve comunicar tal facto, de imediato, aos restantes membros do MA, através do sistema SIRENAC.

2 — O IPTM deve notificar semestralmente à Comissão Europeia os casos referidos no n.º 1, indicando os motivos que levaram à não inspecção dos navios.

3 — Em cada ano civil, as inspecções não realizadas não devem exceder 5% do número médio anual de navios elegíveis para as inspecções a que se refere o n.º 1, que tenham feito escala nos portos nacionais, número médio esse calculado com base nos três últimos anos civis.

Artigo 13.º

Relatório de inspecção para o comandante

1 — No final da inspecção, da inspecção aprofundada ou da inspecção alargada, o inspector deve entregar ao comandante do navio um documento que contenha, pelo menos, os elementos constantes do anexo VIII, no qual especificará os resultados da inspecção, os elementos relativos às decisões tomadas e as medidas de correcção a tomar pelo comandante, proprietário ou armador.

2 — Caso as anomalias detectadas justifiquem a detenção do navio, o relatório a fornecer ao comandante incluirá ainda informações sobre a decisão de detenção, em conformidade com o disposto no presente diploma.

Artigo 14.º

Correcção das anomalias

1 — O IPTM deve certificar-se de que todas as anomalias confirmadas ou detectadas pelas inspecções referidas nos artigos 10.º, 11.º e 12.º já foram ou são corrigidas em conformidade com o disposto nas convenções aplicáveis referidas no artigo 3.º

2 — Caso as anomalias representem um perigo manifesto para a segurança, a saúde ou o ambiente, deverá ser determinada a detenção do navio ou a interrupção da operação durante a qual as anomalias foram detectadas, nos termos do artigo seguinte.

3 — A decisão de deter o navio será sempre tomada pelo capitão do porto, sob parecer técnico vinculativo do IPTM.

4 — A decisão de interromper uma operação será tomada pelo capitão do porto ou pelo IPTM, consoante a entidade que tiver detectado as anomalias.

5 — Em circunstâncias excepcionais, quando as condições gerais do navio não respeitarem, de forma óbvia, as normas aplicáveis, o IPTM pode decidir suspender a inspecção do navio até que os responsáveis tomem as medidas necessárias para garantir que o navio cumpre os requisitos das convenções.

Artigo 14.º-A

Procedimentos aplicáveis

1 — Se de uma inspecção resultar comprovada a inexistência de cópia do documento de conformidade (DOC) ou do certificado de gestão para a segurança (SMC), emitidos em conformidade com o Código Inter-

nacional de Gestão para a Segurança da Exploração de Navios e para a Prevenção da Poluição (Código ISM) a bordo de um navio, ao qual seja aplicável o Código ISM à data da inspecção, deve ser determinada a detenção do navio nos termos do artigo anterior.

2 — Não obstante a falta de documentos referidos no número anterior, o capitão do porto pode anular a ordem de detenção de um navio, para evitar o congestionamento do porto, se da inspecção não resultarem comprovadas outras anomalias justificativas da detenção.

3 — O capitão do porto deve proceder nos termos do n.º 4 do artigo seguinte e comunicar a decisão, de imediato, ao IMP, que, por sua vez, informará as autoridades competentes dos Estados membros.

4 — Nas situações previstas nos n.ºs 1 e 2, o IPTM deve solicitar às autoridades dos portos comunitários que recusem a entrada desses navios nos seus portos, enquanto os proprietários ou os armadores não demonstrem ao IPTM que já dispõem dos certificados válidos emitidos em conformidade com o Código ISM.

5 — A recusa de entrada dos navios em portos comunitários, a que se refere o número anterior, não deve impedir o acesso dos navios a esses portos, em casos de força maior, de garantia de segurança, de reparação de avarias ou de minimização de riscos de poluição.

6 — Se resultarem comprovadas outras anomalias justificativas de uma detenção, que não possam ser corrigidas no porto onde o navio está detido, deve ser aplicado o disposto no artigo 18.º deste Regulamento.

Artigo 15.º

Detenção

1 — A detenção ou a decisão de interrupção da operação, referidas nos artigos 14.º e 14.º-A, devem ser mantidas até que a causa do perigo tenha sido eliminada e o capitão do porto decida, sob parecer vinculativo do IPTM, que o navio pode, dentro de determinadas condições, sair para o mar ou retomar a operação sem riscos para outros navios e sem constituir ameaça desproporcionada para o meio marinho.

2 — Quando a inspecção tiver sido feita na sequência de comunicação do capitão do porto, a decisão de que o navio pode sair para o mar sem riscos para a segurança ou saúde dos passageiros ou da tripulação, para a navegação e sem constituir ameaça para o meio marinho será por si tomada com base em relatório técnico circunstanciado e vinculativo elaborado pelo IPTM.

3 — Ao decidir da necessidade de se deter um navio, o inspector deverá aplicar os critérios constantes do anexo IX ao presente diploma.

4 — No caso de as inspecções referidas nos artigos 11.º e 12.º darem origem a uma decisão de detenção, o capitão do porto informará de imediato, por escrito, o cônsul do Estado de bandeira ou, na falta deste, o representante diplomático mais próximo desse Estado, comunicando as circunstâncias técnicas que deram origem àquela decisão.

5 — O IPTM, no âmbito das suas competências técnicas, contactará, por escrito, as entidades competentes do Estado de bandeira do navio e notificará os inspectores nomeados ou as organizações reconhecidas como responsáveis pela emissão dos certificados desse navio, nomeadamente as sociedades classificadoras, caso tal se revele necessário.

Artigo 16.º

Detenção indevida

1 — Na sequência das inspecções referidas nos artigos 11.º e 12.º, deverão ser envidados todos os esforços para evitar que um navio seja indevidamente detido ou atrasado nas suas operações comerciais.

2 — Para efeitos de se qualificar uma detenção ou um atraso nas operações como tecnicamente mal fundamentados, o ónus da prova caberá ao armador ou proprietário do navio em questão.

Artigo 17.º

Informações sobre detenções

1 — O IPTM tomará as medidas necessárias para garantir a publicação, no mínimo com periodicidade mensal, das informações enumeradas no ponto I do anexo XII relativas aos navios detidos num porto ou aos quais foi recusado o acesso a um porto nacional durante o mês precedente.

2 — As informações disponíveis no sistema SIRENAC relativas aos navios inspeccionados em portos nacionais referidas nos pontos I e II do anexo XII devem ser tornadas públicas, através de dispositivos técnicos adequados, o mais rapidamente possível, após a conclusão da inspecção ou o levantamento da detenção.

3 — Sempre que necessário, procede-se à alteração do sistema de informação SIRENAC, tendo em vista a aplicação das prescrições supramencionadas.

4 — As capitánias dos portos devem manter registos actualizados das decisões de detenção e de interrupção de operações, bem como dos relatórios vinculativos que servem de base às primeiras.

Artigo 18.º

Acompanhamento das inspecções e detenções

1 — Sempre que as anomalias referidas no artigo 14.º do presente diploma não puderem ser corrigidas no porto em que foi efectuada a inspecção, o capitão do porto, sob parecer vinculativo do IPTM, autorizará o navio a seguir para o estaleiro de reparação naval disponível mais próximo, escolhido conjuntamente com o comandante do navio, desde que o navio possa seguir para o referido estaleiro sem riscos para a segurança e a saúde dos passageiros ou da tripulação, sem riscos para outros navios e sem constituir ameaça desproporcionada de danos para o meio marinho.

2 — O referido no número anterior só ocorrerá desde que sejam respeitadas as condições estabelecidas pela autoridade competente do Estado do pavilhão do navio e pela autoridade competente do Estado onde se situa o estaleiro de reparação naval.

3 — Para efeitos do disposto no n.º 1, o IPTM notificará as partes referidas no n.º 5 do artigo 15.º do presente diploma, bem como as outras entidades com interesse nas condições em que se irá efectuar a viagem, sendo que as autoridades consulares e ou diplomáticas serão contactadas pelo respectivo capitão do porto.

4 — A notificação à autoridade competente do Estado do porto de destino deve incluir cópia do relatório da inspecção e a data prevista de chegada do navio a esse porto, devendo ser utilizado o sistema SIRENAC para a transmissão de informações adicionais.

Artigo 19.º

Recusa de acesso e de permanência

1 — Aos navios detidos ao abrigo dos artigos 14.º, 14.º-A e 15.º, que saiam para o mar sem cumprir as condições estabelecidas pelas autoridades do porto competentes em matéria de inspecção, ou que recusem cumprir os requisitos aplicáveis das convenções, não comparecendo no estaleiro de reparação naval indicado, ou, comparecendo, se recusem a efectuar as necessárias reparações, deve ser recusado o acesso ou a permanência em portos nacionais.

2 — Salvo nas circunstâncias referidas no artigo 20.º, o capitão do porto deve, igualmente, recusar o acesso e permanência no porto a navios-tanque de transporte de gás e produtos químicos, graneliros, petroleiros e a navios de passageiros, se tais navios:

- a) Arvorarem o pavilhão de um Estado incluído na lista negra publicada no relatório anual do MA e tiverem sido detidos mais de duas vezes durante os 24 meses anteriores em portos de Estados signatários do MA; ou
- b) Arvorarem pavilhão de um Estado considerado de «muito alto risco» ou «alto risco» na lista negra publicada no relatório anual do MA e tiverem sido detidos mais de uma vez durante os 36 meses anteriores em portos de Estados signatários do MA.

3 — A decisão de recusa de acesso e permanência é proferida a partir do momento em que o navio é autorizado a deixar o porto em que foi objecto da segunda ou da terceira detenção, consoante o caso, e após rectificação das anomalias que estiveram na origem da detenção.

4 — A decisão de recusa de acesso e permanência em portos nacionais é tomada pelo capitão do porto, quer por decisão própria, no âmbito das suas competências, quer por indicação nesse sentido que lhe seja dada pelo IPTM.

Artigo 19.º-A

Revogação da decisão de recusa de acesso e de permanência

1 — O proprietário ou o operador do navio que pretenda a revogação da decisão de recusa de acesso e permanência deve apresentar um pedido formal ao IPTM, acompanhado de uma declaração da administração do Estado de bandeira comprovativa de que o navio satisfaz plenamente as disposições aplicáveis das convenções internacionais e, se necessário, de uma declaração da sociedade classificadora do navio comprovativa de que o mesmo cumpre as suas normas de classificação.

2 — A decisão de recusa de acesso é revogada se, após reinspecção efectuada ao navio, consistindo numa inspecção alargada abrangendo, pelo menos, os pontos relevantes da parte C do anexo V, os inspectores do IPTM concluírem que o navio cumpre integralmente os requisitos aplicáveis das convenções internacionais.

3 — A reinspecção é efectuada num porto proposto pelo proprietário do navio e aceite pelo IPTM, em regra, não pertencente a um Estado signatário do MA.

4 — Se o porto aceite se situar num Estado membro, a autoridade competente desse Estado membro, com o acordo do IPTM, pode autorizar o navio a dirigir-se para esse porto, exclusivamente para efeitos da reinspecção.

5 — As despesas resultantes da reinspecção são suportadas pelo proprietário ou operador do navio.

Artigo 19.º-B

Informações sobre a recusa de acesso e de permanência

1 — No caso de se verificarem as condições descritas nos n.ºs 1 e 2 do artigo 19.º, o capitão do porto deve informar, por escrito, o IPTM, o comandante, o proprietário ou o operador do navio e o cônsul do Estado de bandeira da decisão de recusa de acesso e permanência em portos nacionais.

2 — O IPTM deve transmitir essa decisão à administração do Estado de bandeira, à sociedade de classificação do navio, aos outros Estados membros, à Comissão, ao Département des Systèmes d'Information (DSI) e ao secretariado do MA.

3 — Se os resultados da reinspecção forem considerados satisfatórios, o IPTM deve informar o capitão do porto que proferiu a decisão de recusa de acesso e permanência.

4 — O capitão do porto deve comunicar a revogação da decisão, por escrito, ao IPTM, ao proprietário ou ao operador do navio e ao cônsul do Estado de bandeira.

5 — O IPTM deve igualmente comunicar essa decisão, por escrito, às entidades referidas no n.º 2.

6 — O IPTM deve colocar no sistema SIRENAC as informações relativas aos navios que foram objecto de decisão de recusa de acesso e permanência nos portos nacionais e assegurar a sua publicação em conformidade com o disposto no artigo 17.º e no anexo XII.

Artigo 20.º

Acesso em casos de força maior

O acesso a portos nacionais pode ser autorizado pelos capitães dos portos em caso de força maior ou razões de segurança consideradas primordiais, nomeadamente para reduzir ou minimizar riscos de poluição ou para corrigir anomalias, desde que o proprietário, o armador ou o comandante do navio tenham tomado as medidas adequadas, de acordo com os requisitos exigidos pelas autoridades nacionais competentes, para assegurar a entrada do navio em segurança no porto.

Artigo 21.º

Relatório dos pilotos e das autoridades portuárias

1 — Quando, no cumprimento das suas funções a bordo dos navios, os pilotos tomem conhecimento de anomalias que possam comprometer a segurança da navegação do navio ou que constituam ameaça de dano para o meio ambiente marítimo, terão de informar de imediato a respectiva capitania do porto e o IPTM.

2 — As autoridades portuárias que, no exercício das suas funções, tomem conhecimento de que determinado navio que se encontra num porto nacional apresenta anomalias susceptíveis de comprometer a segurança do navio ou de constituir ameaça desproporcionada de danos para o meio marinho terão de informar de imediato a respectiva capitania do porto e o IPTM.

CAPÍTULO III

Disposições finais e regime sancionatório

Artigo 22.º

Desembarço das autoridades marítimas

1 — Elaborado o relatório final de inspecção, e ou emitido o parecer final certificativo de que as anomalias

encontradas foram corrigidas, no caso de ter ocorrido uma detenção, o IPTM informará o capitão do porto no sentido de este proceder ao desembarço.

2 — Se ocorrer denúncia quanto a facto superveniente relativo às condições de segurança do navio, o IPTM emitirá parecer nos termos do n.º 3 do artigo 14.º

3 — Em relação aos navios que não tiverem sido objecto de uma detenção nos termos do n.º 1 do presente artigo, as autoridades marítimas devem aplicar os mecanismos previstos pelo acto de desembarço.

Artigo 23.º

Recurso

1 — Das decisões de detenção tomadas pelos capitães dos portos no âmbito do presente diploma, as quais serão sempre baseadas em parecer técnico vinculativo do IPTM, caberá recurso para os tribunais marítimos, não tendo, contudo, efeitos suspensivos.

2 — A informação do direito de recurso, com os contornos estabelecidos no presente artigo, deverá ser expressamente referida na notificação entregue ao comandante do navio, da qual consta a decisão de detenção.

Artigo 24.º

Cooperação

1 — O Ministério da Defesa Nacional (MDN) e o MOPHT deverão tomar as medidas necessárias para assegurar a cooperação entre o SAM, o IPTM, as autoridades portuárias e outras entidades interessadas, nomeadamente organizações comerciais, com vista a que as autoridades competentes possam ter acesso a todas as informações úteis sobre a identificação e estado dos navios que escalem os portos nacionais.

2 — O Ministério dos Negócios Estrangeiros (MNE), o MDN e o MOPHT deverão tomar todas as medidas necessárias para assegurar o intercâmbio de informações e a cooperação entre as autoridades nacionais competentes e as autoridades competentes dos restantes Estados membros.

3 — A ligação operacional ao sistema de informação SIRENAC, sediado em Saint-Malo, França, e à Comissão da UE ficará a cargo do IPTM, tendo o órgão central do SAM e as capitánias dos portos acesso directo à informação contida no referido sistema.

4 — O MOPHT, através do IPTM, assegurará a representação nacional nas reuniões internacionais que decorrerem no âmbito do *comité* instituído pelo artigo 18.º da Directiva n.º 95/21/CE, de 19 de Junho, e demais reuniões com a Comissão da UE.

5 — Quando estiverem em causa matérias do âmbito do SAM, a Direcção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM) far-se-á representar.

6 — As informações referidas no n.º 2 são as especificadas no anexo n.º 4 ao MA, constante do anexo X, e as necessárias para dar cumprimento ao disposto no artigo 17.º

Artigo 25.º

Despesas com inspecções

1 — Caso as inspecções referidas nos artigos 11.º e 12.º confirmem ou detectem anomalias em relação aos requisitos de uma convenção aplicável e que justifiquem a detenção do navio, todas as despesas relacionadas com estas inspecções serão suportadas pelo proprietário, pelo

armador ou pelo seu representante no território nacional.

2 — Todas as despesas relacionadas com inspecções e diligências efectuadas pelas capitánias dos portos e pelo IPTM ficam a cargo do proprietário ou do armador do navio.

3 — A decisão de detenção só será revista quando for feito pagamento integral ou for constituída uma garantia considerada idónea e de valor suficiente para assegurar o reembolso das despesas efectuadas por todas as entidades nacionais.

Artigo 26.º

Dados para controlo de aplicação

1 — O IPTM deve fornecer periodicamente à Comissão os elementos constantes do anexo XI.

2 — As administrações portuárias ou outras entidades com competências em matéria de jurisdição portuária devem disponibilizar ao IPTM, em formato electrónico e com a antecedência conveniente, os dados necessários ao cumprimento das obrigações impostas pelo anexo XI.

Artigo 27.º

Articulação das autoridades nacionais competentes

O IPTM, a DGAM — Direcção-Geral da Autoridade Marítima, as administrações portuárias e outras entidades com competência em matéria de jurisdição portuária devem celebrar os protocolos necessários ao estabelecimento de práticas e procedimentos administrativos que permitam executar com eficácia o disposto no presente Regulamento.

Artigo 28.º

Contra-ordenações

1 — Sem prejuízo de outras sanções que se mostrem aplicáveis, constituem contra-ordenação as infracções seguintes:

- O não cumprimento ou o cumprimento defeituoso das normas previstas nas convenções aplicáveis, a que se refere o artigo 3.º, que represente um perigo manifesto para a segurança, a saúde ou o ambiente e implique a detenção do navio, nos termos dos artigos 14.º, 14.º-A e 15.º;
- A continuação das operações comerciais, depois de notificada a decisão de as interromper, referida no n.º 4 do artigo 14.º;
- A permanência do navio no porto, após lhe ter sido notificada a recusa da mesma, nos termos do n.º 1 do artigo 19.º-B;
- A prestação de informações erróneas ou deturpadas às autoridades marítimas competentes sobre as reais condições de avaria ou de acidente do navio, nomeadamente a sua qualificação como sendo de gravidade tal que justifique a entrada em porto ao abrigo do regime de acesso em caso de força maior, previsto no artigo 20.º;
- O não pagamento, na data que for determinada pela autoridade competente, das despesas relacionadas com as inspecções e demais diligências efectuadas, tal como estabelecido no artigo 25.º;

f) A alteração ou rasura de elementos ou dados de certificados e documentos previstos no anexo IV, exigíveis pelo Estado de bandeira ou pelas autoridades competentes.

2 — Constitui, ainda, contra-ordenação a infracção decorrente do não cumprimento dos deveres que impendem sobre os comandantes, operadores e agentes de navegação, estabelecidos no n.º 4 do artigo 12.º

3 — A negligência e a tentativa são sempre puníveis.

4 — As contra-ordenações são puníveis do seguinte modo:

- As contra-ordenações previstas no n.º 1 são puníveis com coima de € 1000 a € 2500, no caso de pessoas singulares, e de € 2500 a € 25 000, no caso de pessoas colectivas;
- As contra-ordenações previstas no n.º 2 são puníveis com coima de € 250 a € 750, no caso de pessoas singulares, e de € 1000 a € 2000, no caso de pessoas colectivas.

Artigo 29.º

Processamento e aplicação de coimas

1 — O processamento das contra-ordenações e a aplicação das respectivas coimas são da competência do capitão do porto, na sua área de jurisdição.

2 — Às contra-ordenações previstas nos n.ºs 1 e 2 do artigo 28.º é aplicável, subsidiariamente, o regime geral das contra-ordenações previsto no Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de Outubro, com a redacção que lhe foi dada pelos Decretos-Leis n.ºs 356/89, de 17 de Outubro, e 244/95, de 14 de Setembro.

Artigo 30.º

Medida cautelar

Quando a gravidade da infracção o justifique, o capitão do porto pode ordenar, como medida cautelar, a exigência de depósito de uma caução cujo montante corresponda ao limite máximo da coima aplicável.

Artigo 31.º

Destino do produto das coimas

O produto das coimas previstas neste diploma reverte:

- 10% para o IPTM;
- 30% para a entidade que aplicar a coima;
- 60% para o Estado.

ANEXO I

Navios com arqueação bruta inferior a 500

(anexo n.º 1 ao MA)

1 — Quando um instrumento pertinente (norma internacional das convenções aplicáveis) não é aplicável a um navio com uma arqueação bruta inferior a 500, a tarefa do inspector é avaliar se o navio segue as normas recomendáveis relativamente à segurança da navegação, à higiene e condições de vida a bordo e à protecção do meio ambiente, nomeadamente a prevenção da poluição. Ao fazer esta avaliação, o inspector deve tomar em consideração determinados factores, como, por

exemplo, a duração e a natureza da viagem ou serviço, a dimensão e o tipo de navio, o equipamento nele instalado e a natureza da carga que transporta.

2 — No âmbito do referido no número anterior, o inspector deve guiar-se pelos certificados e outros documentos emitidos pelo Estado de pavilhão. Assim, à luz desses certificados e documentos, e de acordo com a impressão geral que ele tem do navio, faz a sua avaliação profissional para decidir se, e em que medida, o navio deve ser sujeito a uma inspecção aprofundada, tendo em atenção os factores mencionados no n.º 1. Ao fazer este tipo de inspecção, o inspector deve, na medida em que o julgar necessário, tomar em atenção os itens mencionados no número seguinte, cujo conteúdo não deve ser considerado exaustivo, uma vez que apenas pretende exemplificar os pontos mais relevantes.

3 — Pontos de importância geral:

3.1 — Pontos relacionados com os requisitos das linhas de carga:

- a) Estanquidade dos convés expostos ao mau tempo e a condições meteorológicas adversas, ou à água, se for esse o caso;
- b) Escotilhas e dispositivos de fecho;
- c) Estanquidade dos fechos nas aberturas das superestruturas;
- d) Saídas laterais;
- e) Ventiladores e tubagem do ar;
- f) Informação sobre estabilidade;
- g) Portas de mar;

3.2 — Outros pontos relacionados com a segurança da vida no mar:

- a) Dispositivos de salvamento;
- b) Dispositivos de combate a incêndios;
- c) Condições da estrutura geral (casco, tampas de escotilha, entre outros);
- d) Casa da máquina principal e instalações eléctricas;
- e) Equipamento de navegação, incluindo as instalações de rádio.

3.3 — Pontos relacionados com a prevenção da poluição provocada por navios:

- a) Meios de descarga de óleo ou misturas oleosas (por exemplo, a separação do óleo da água) e equipamento de filtragem ou outros meios equivalentes (tanques para retenção do óleo, de misturas e de resíduos oleosos);
- b) Meios para eliminação de óleo, de misturas ou de resíduos oleosos;
- c) Presença de óleo nos espaços das cavernas da casa da máquina;
- d) Meios para a recolha, armazenagem e eliminação de lixos.

No caso de as anomalias detectadas representarem um perigo manifesto para a segurança, para a saúde ou para o ambiente, o inspector deve agir em conformidade com os factores mencionados no n.º 1 e, se necessário, decidir da necessidade da detenção do navio, de modo a assegurar que a anomalia é corrigida ou o navio, no caso de ter autorização para prosseguir viagem, não apresenta perigo manifesto para a segurança, a higiene ou o meio ambiente.

ANEXO II

Lista dos navios a inspecionar prioritariamente

I — Factores prevaletentes

A inspecção dos navios a seguir referidos deve ser considerada com prioridade máxima, qualquer que seja o valor do factor de selecção:

1 — Navios relativamente aos quais um piloto ou as autoridades portuárias tenham comunicado a existência de anomalias que possam comprometer a segurança da navegação nos termos do artigo 21.º do RINE.

2 — Navios que não satisfaçam as condições estabelecidas na Directiva n.º 93/75/CEE, do Conselho, de 5 de Outubro.

3 — Navios que tenham sido objecto de relatório ou de notificação por outro Estado membro.

4 — Navios que tenham sido objecto de relatório ou de queixa do comandante, de um membro da tripulação ou de qualquer pessoa ou organização com interesse legítimo na segurança da exploração do navio, nas condições de vida e de trabalho a bordo ou na prevenção da poluição, a menos que a autoridade competente considere o relatório ou a queixa manifestamente infundado, não devendo a identidade da pessoa que apresentar o relatório ou a queixa ser revelada ao comandante ou ao proprietário do navio.

5 — Navios nas seguintes condições:

Envolvidos num abaloamento, naufrágio ou encalhe quando em rota para o porto;

Envolvidos em alegada violação das disposições relativas à descarga de substâncias ou efluentes nocivos;

Manobrados de modo irregular ou perigoso, sem respeito pelas medidas de organização do tráfego, adoptadas pela OMI, ou pelos procedimentos e práticas de uma navegação segura, ou cujo modo de operação represente um perigo para as pessoas, para os bens ou para o ambiente.

6 — Navios suspensos ou retirados da sua classe por razões de segurança no decurso dos seis meses anteriores.

II — Factor global de selecção

Os navios a seguir indicados devem ser considerados prioritários para serem inspecionados:

1 — Navios que escalem um porto nacional pela primeira vez ou após uma ausência de 12 meses ou mais e ao aplicar este critério a autoridade deve ter em conta as inspecções já efectuadas pelos membros do MA. Na falta de elementos adequados para tal fim, o IPTM deve basear-se nos dados disponíveis do SIRENAC, devendo inspecionar os navios não registados nesta base de dados, após a sua entrada em funcionamento, em 1 de Janeiro de 1993.

2 — Navios que não tenham sido inspecionados por um Estado membro no decurso dos seis meses anteriores.

3 — Navios cujos certificados obrigatórios de construção e de equipamento, emitidos nos termos das convenções, e cujos certificados de classificação tenham sido passados por uma organização não reconhecida, nos termos do Decreto-Lei n.º 115/96, de 6 de Agosto, relativo às regras comuns para as organizações de vistorias e de inspecção de navios e às actividades relevantes das administrações marítimas.

4 — Navios que arvoem a bandeira de um Estado que figure na lista negra, publicada no relatório anual do MA.

5 — Navios que tenham sido autorizados a deixar o porto de um Estado membro sob certas condições, nomeadamente:

- a) Anomalias a rectificar antes da largada;
- b) Anomalias a rectificar no porto de escala seguinte;
- c) Anomalias a rectificar no prazo de 14 dias;
- d) Outras condições.

No caso de terem sido tomadas medidas relacionadas com o navio ou se tiverem sido rectificadas todas as anomalias, estes factos devem ser tidos em consideração.

6 — Navios relativamente aos quais tenha sido registado um número significativo de anomalias numa inspecção anterior.

7 — Navios anteriormente detidos num porto.

8 — Navios que arvoem a bandeira de um Estado que não tenha ratificado todas as convenções internacionais referidas no artigo 3.º deste Regulamento.

9 — Navios classificados por uma sociedade de classificação com um grau de anomalias superior à média.

10 — Navios que pertençam a uma categoria referida na parte A do anexo VII.

11 — Outros navios com mais de 13 anos de idade.

Ao determinar a ordem de prioridade para a inspecção dos navios atrás enumerados, o IPTM deve ter em conta a ordem expressa pelo factor global de selecção imediata indicada pelo sistema de informação SIRENAC.

A um factor de selecção maior corresponde uma prioridade mais elevada. O factor global de selecção é a soma dos valores dos factores de selecção definidos no quadro do MA. Os n.ºs 5, 6 e 7 dizem respeito apenas às inspecções efectuadas nos últimos 12 meses. O factor global de selecção não pode ser inferior à soma dos valores correspondentes aos n.ºs 3, 4, 8, 9, 10 e 11.

O factor global de selecção não terá em conta o n.º 10 para efeitos da aplicação do disposto no artigo 12.º

ANEXO III

Perfil profissional dos inspectores — Critérios mínimos

1 — O cartão de identidade dos inspectores deve conter as seguintes informações:

- a) Nome da entidade emissora;
- b) Nome completo do detentor do cartão de identidade;
- c) Fotografia actual do detentor do cartão de identidade;
- d) Assinatura do detentor do cartão de identidade;
- e) Declaração autorizando o detentor a efectuar inspecções de navios ao abrigo do presente diploma;
- f) Tradução no verso, em língua inglesa, dos elementos referidos nas alíneas anteriores.

2 — Para se obter a qualidade de inspector MOU, torna-se necessário observar os seguintes requisitos:

- A) Um mínimo de um ano ao serviço como inspector do Estado Português, afecto à inspecção e certificação de navios em conformidade com as convenções (Flag State Control); e deve possuir:
 - a) Um certificado de competência para o posto de comandante que lhe permita

comandar um navio com arqueação bruta igual ou superior a 1600 t, com conformidade com a Convenção NFCSQ, regra II/2; ou

- b) Um certificado de competência para o posto de chefe de máquinas que lhe permita desempenhar essas funções a bordo de um navio cuja máquina principal tenha uma potência propulsora igual ou superior a 3000 kW, em conformidade com a Convenção NFCSQ, regra III/2; ou
- c) Um diploma de arquitecto naval, engenheiro mecânico ou engenheiro noutro ramo de engenharia relacionado com o sector marítimo e experiência profissional de um mínimo de cinco anos nessa qualidade;

Os inspectores que se integrem nas categorias mencionadas nas alíneas a) e b) deverão ter prestado serviço como, respectivamente, oficial de convés ou oficial da secção de máquinas durante um período não inferior a cinco anos;

ou:

B):

- Possuir um diploma universitário pertinente ou formação equivalente;
- Ter recebido formação e diploma de uma escola para inspectores de segurança de navios; e
- Ter um mínimo de dois anos ao serviço de inspecção e certificação, nos termos das convenções, como inspector do Estado Português (Flag State Control).

3 — Capacidade de expressão oral e escrita com o pessoal navegante na língua mais correntemente falada no mar.

4 — Conhecimento adequado do disposto nas convenções internacionais e dos procedimentos pertinentes em matéria de inspecção de controlo pelo Estado do porto (Port State Control).

5 — Os inspectores que não preencham os critérios acima referidos também serão aceites nessa qualidade se, à data da adopção da presente directiva — 19 de Junho de 1995 —, se encontravam ao serviço da autoridade competente em matéria de inspecção e controlo de navios pelo Estado do porto e afectos a essa actividade.

ANEXO IV

Lista de certificados e documentos

1 — Certificado internacional de arqueação (1969).
2:

- Certificado de segurança para navios de passageiros;
- Certificado de segurança de construção para navios de carga;
- Certificado de segurança de equipamento para navios de carga;
- Certificado de segurança radioelétrica para navios de carga;
- Certificado de segurança para navios de carga;

- Certificado de isenção, incluindo, quando necessário, a lista das cargas.
- 3: Certificado internacional para o transporte de gases liquefeitos a granel;
Certificado para o transporte de gases liquefeitos a granel.
- 4: Certificado internacional para o transporte de produtos químicos perigosos a granel;
Certificado para o transporte de produtos químicos perigosos a granel.
- 5 — Certificado internacional de prevenção da poluição por hidrocarbonetos.
- 6 — Certificado internacional de prevenção da poluição para o transporte de substâncias líquidas nocivas a granel.
- 7: Certificado internacional das linhas de carga (1966);
Certificado internacional de isenção do bordo livre.
- 8 — Livro de registo de hidrocarbonetos, partes I e II.
- 9 — Livro de registo de carga.
- 10 — Documento relativo à lotação mínima de segurança.
- 10a — Certificados emitidos nos termos da Convenção STCW (Convenção Internacional sobre Normas de Formação de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos, de 1978).
- 11 — Certificados médicos em conformidade com a Convenção n.º 73 da OIT, relativa a exames médicos dos marítimos.
- 12 — Informações sobre a estabilidade.
- 13 — Cópia do documento de conformidade e do certificado de gestão para a segurança, emitidos nos termos do Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios e a Prevenção da Poluição (SOLAS) (capítulo IX).
- 14 — Certificados relativos à robustez do casco e às instalações das máquinas, emitidos pela sociedade de classificação respectiva, apenas se o navio mantiver a sua classificação por uma sociedade classificadora.
- 15 — Documento comprovativo de que o navio satisfaz os requisitos aplicáveis ao transporte de mercadorias perigosas.
- 16 — Certificado de segurança para embarcação de alta velocidade e licença de exploração de embarcação de alta velocidade.
- 17 — Lista ou manifesto, ou plano de estiva detalhado, das mercadorias perigosas.
- 18 — Diário de bordo onde são registados os ensaios e exercícios e o diário onde são registadas as inspecções e as operações de manutenção dos meios e dos dispositivos de salvação.
- 19 — Certificado de segurança para navio especializado.
- 20 — Certificado de segurança para unidade móvel de perfuração *offshore*.
- 21 — Registos do equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos relativos à última viagem em lastro, no caso de navios petroleiros.
- 22 — Rol de chamada, plano de combate a incêndios e, para navios de passageiros, plano para limitação de avarias.
- 23 — Plano de bordo de emergência em caso de poluição por hidrocarbonetos.
- 24 — Registos dos relatórios de vistorias para graneleiros e petroleiros.
- 25 — Relatórios das inspecções precedentes efectuadas pelo Estado do porto.
- 26 — Informação sobre a razão (A/A_{max}), para navios *ro-ro* de passageiros.
- 27 — Documento de autorização de transporte de grão.
- 28 — Manual de fixação da carga.
- 29 — Plano de gestão e livro de registo do lixo.
- 30 — Sistema de apoio a decisões tomadas pelos comandantes de navios de passageiros.
- 31 — Plano de cooperação SAR para navios de passageiros que operam em ligações fixas.
- 32 — Lista de limitações operacionais para navios de passageiros.
- 33 — Caderno de estabilidade para navios graneleiros.
- 34 — Plano de carga e de descarga para navios graneleiros.
- 35 — Certificado de seguro ou qualquer outra garantia financeira de responsabilidade civil para o risco de poluição pelo petróleo (Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos Devidos à Poluição por Hidrocarbonetos, 1992).

ANEXO V

Procedimentos para a inspecção de navios

- 1 — Princípios de lotação de segurança [Resolução A.48(xii) da OMI e anexos «Contents of Minimum Safe Manning Document» (annex 1) e «Guidelines for the application of Principles of Safe Manning» (annex 2)].
- 2 — Disposições do Código Marítimo Internacional para o Transporte de Mercadorias Perigosas.
- 3 — Publicação da Organização Internacional do Trabalho (OIT), *Inspection of Labour Conditions on Board Ship: Guidelines for Procedures*.
- 4 — Anexo I, «Port State Control Procedures», do MA de Paris.

ANEXO VI

Lista de motivos inequívocos para a inspecção aprofundada

- 1 — Navios identificados nas partes I e II, n.ºs 3, 4, 5, alíneas b) e c), e 8, do anexo II.
- 2 — Manutenção adequada do livro de registo de hidrocarbonetos.
- 3 — Inexactidões apuradas aquando da verificação dos certificados e de outros documentos.
- 4 — Indicações de incapacidade dos membros da tripulação para respeitarem o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 156/96, de 31 de Agosto, relativo ao nível mínimo de formação dos marítimos.
- 5 — Prova de que as operações de carga ou outras não são efectuadas de modo seguro ou de acordo com as orientações da OMI, por exemplo, de que o teor de oxigénio nas condutas que transportam o gás inerte para os tanques de carga é superior ao máximo previsto.
- 6 — Não apresentação pelo comandante de um navio petroleiro dos registos do equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos relativos à última viagem em lastro.
- 7 — Falta de um rol de chamada actualizado ou existência de membros da tripulação que desconheçam

os seus deveres em caso de incêndio ou de abandono do navio.

- 8 — Emissão de falsos sinais de perigo não seguida de procedimentos de anulação adequados.
- 9 — Falta de equipamentos ou de dispositivos fundamentais exigidos pelas convenções.
- 10 — Condições de excessiva insalubridade a bordo.
- 11 — Índícios evidentes, a partir das impressões gerais e das observações dos inspectores, da existência de deterioração ou de anomalias graves no casco ou na estrutura, susceptíveis de comprometer a integridade estrutural, a estanquidade ou a estanquidade às intempéries sofridas pelo navio.
- 12 — Informações ou provas de que o comandante ou a tripulação não estão familiarizados com as operações de bordo essenciais para a segurança da navegação ou para a prevenção da poluição ou de não terem sido realizadas tais operações.

ANEXO VII

A — Tipos de navios sujeitos a inspecção alargada

- 1 — Navios-tanque para transporte de gás e produtos químicos com mais de 10 anos, determinados com base na data de construção que consta dos certificados de segurança do navio.
- 2 — Navios graneleiros com mais de 12 anos, determinados com base na data de construção que consta dos certificados de segurança do navio.
- 3 — Navios petroleiros com arqueação bruta superior a 3000 e mais de 15 anos de idade, determinada com base na data de construção que consta dos certificados de segurança do navio.
- 4 — Navios de passageiros com mais de 15 anos que não sejam os navios abrangidos pelo Decreto-Lei n.º 27/2002, de 14 de Fevereiro, que transpõe a Directiva n.º 1999/35/CE, do Conselho, de 29 de Abril.

B — Informações a comunicar à autoridade competente

- Nome do navio.
 Pavilhão.
 Número OMI de identificação do navio, se for caso disso.
 Porte bruto.
 Data de construção do navio determinada com base na data que consta nos certificados de segurança do navio.
 Hora estimada de chegada ao porto de destino ou à estação de pilotagem, conforme exigido pela autoridade competente.
 Duração prevista da escala.
 Operações previstas no porto de destino (carga, descarga, outras).
 Inspeções obrigatórias e manutenção de fundo previstas, bem como trabalhos de reparação a realizar no porto de destino.

Só para navios-tanque:

- Configuração: casco simples, casco simples com SBT, casco duplo.
 Condição dos tanques de carga e de lastro: cheios, vazios, em atmosfera inerte.
 Volume e natureza da carga.

C — Procedimentos relativos à inspecção alargada de certos tipos de navios

Quando efectuem uma inspecção alargada, os inspectores devem ter em consideração o facto de a execução de certas operações a bordo, designadamente operações de carga, poder ser comprometida com a realização de testes que, no seu decurso, tenham incidência directa nessas operações.

Na realização de uma inspecção alargada e consoante o tipo de navios que a seguir se indicam, devem ser tidos em conta, quando aplicáveis, os seguintes elementos:

1 — Navios em geral (todos os tipos da secção A):

- Corte de energia e arranque do gerador de emergência;
- Vistoria do sistema de iluminação de emergência;
- Funcionamento da bomba de incêndio de emergência com duas manguelras ligadas à conduta principal;
- Operação das bombas do porão;
- Fecho das portas estanques;
- Lançamento à água de uma baleeira de barlarar;
- Teste do sistema de paragem de emergência por controlo remoto de, por exemplo, caldeiras e bombas de ventilação de combustível;
- Teste do aparelho de governo, incluindo o aparelho de governo auxiliar;
- Vistoria das fontes de alimentação de emergência dos sistemas de radiocomunicações;
- Vistoria e, na medida das possibilidades, teste do separador da casa das máquinas.

2 — Navios-tanque para transporte de gás e produtos químicos. — Para além dos elementos referidos no n.º 1, podem fazer parte integrante da inspecção alargada, os seguintes elementos:

- Monitorização dos tanques de carga e dos dispositivos de segurança, de pressão e de margem de vazio;
- Dispositivos de análise do oxigénio e explosímetros, incluindo a respectiva calibragem.
- Disponibilidade de equipamento de detecção de substâncias químicas com um número apropriado de sondas de detecção de gases adequadas à carga específica transportada;
- Equipamentos de evacuação de camarote com cabal protecção respiratória e dos olhos para todas as pessoas a bordo (se exigido pelos produtos enumerados no certificado internacional ou no certificado para o transporte de produtos químicos perigosos a granel ou de gases liquefeitos a granel, consoante o aplicável);
- Verificação de que os produtos transportados vêm enumerados no certificado internacional ou no certificado para o transporte de produtos químicos perigosos a granel ou de gases liquefeitos a granel, consoante o aplicável;
- Instalações de combate a incêndios montadas no convés, sejam elas com base em espumas ou substâncias químicas secas ou outras, consoante o exigido pelo produto transportado.

3 — Navios graneleiros. — Para além dos elementos referidos no n.º 1, podem fazer parte integrante da inspecção alargada os seguintes elementos:

- Possível corrosão dos fixes do equipamento do convés;

Possível deformação e ou corrosão das tampas das escotilhas;
 Possíveis fissuras ou corrosão das anteparas transversais;
 Acesso aos porões de carga;
 Verificação de que se encontram a bordo os seguintes documentos, exame desses documentos e confirmação de que o Estado de bandeira ou a sociedade de classificação os subscreveram:

- a) Relatórios de vistorias estruturais;
- b) Relatórios de avaliação do estado do navio;
- c) Relatórios de medição das espessuras;
- d) Documento descritivo referido na Resolução A.744(18) da OMI.

4 — Navios petroleiros. — Para além dos elementos referidos no n.º 1, podem fazer parte integrante da inspecção alargada os seguintes elementos:

Equipamento de espuma contra incêndios, fixo no convés;
 Equipamento geral de combate a incêndios;
 Vistoria dos registos corta-fogos da casa das máquinas, da casa das bombas e das acomodações;
 Controlo da pressão do gás inerte e do teor em oxigénio deste;
 Exame de pelo menos um dos tanques de lastro na área de carga, a partir da entrada de homem ou do acesso do convés e a partir do interior se o inspector verificar que existem motivos claros para uma inspecção mais aprofundada;
 Verificação de que se encontram a bordo os seguintes documentos, exame desses documentos e confirmação de que o Estado de bandeira ou a sociedade de classificação os subscreveram:

- a) Relatórios de vistorias estruturais;
- b) Relatórios de avaliação do estado do navio;
- c) Relatórios de medição das espessuras;
- d) Documento descritivo referido na Resolução A.744(18) da OMI.

5 — Navios de passageiros não abrangidos pelo Decreto-Lei n.º 27/2002, de 14 de Fevereiro. — Para além dos elementos referidos no n.º 1, podem fazer parte integrante da inspecção alargada os seguintes elementos:

Teste do sistema de detecção e alarme de incêndios;
 Teste de vedação adequada das portas corta-fogos;
 Teste do sistema de comunicações aos passageiros;
 Exercício do combate a incêndios com, no mínimo, demonstração de todos os equipamentos dos bombeiros e participação do pessoal de câmaras;
 Demonstração do conhecimento do plano de limitação de avarias por parte dos principais membros da tripulação.

Se se revelar necessário, a inspecção pode continuar enquanto o navio está em trânsito para ou do porto de um Estado membro com o consentimento do comandante ou do armador. Os inspectores não devem entrar o funcionamento do navio nem provocar situações que, na opinião do comandante, possam pôr em perigo a segurança dos passageiros, da tripulação e do navio.

ANEXO VIII

Relatório de inspecção

O relatório de inspecção deve incluir, pelo menos, os seguintes elementos:

I — Informações gerais:

- 1) Autoridade competente que redigiu o relatório;
- 2) Data e local da inspecção;
- 3) Nome do navio inspecionado;
- 4) Pavilhão;
- 5) Tipo de navio;
- 6) Número OMI;
- 7) Indicativo de chamada;
- 8) Arqueação bruta;
- 9) Porte bruto (se for caso disso);
- 10) Ano de construção determinado com base na data constante dos certificados de segurança do navio;
- 11) Sociedade ou sociedades de classificação, conforme o caso, que tenha(m) emitido certificados de classificação para o navio em causa, se for o caso;
- 12) Sociedade ou sociedades de classificação e ou qualquer outra entidade que tenha(m) emitido certificados para o navio em causa, em nome do Estado de bandeira, nos termos das convenções aplicáveis;
- 13) Nome e endereço do proprietário ou do operador do navio;
- 14) Nome e endereço do afretador responsável pela escolha do navio e tipo de fretamento, para os navios que transportem carga líquida ou sólida a granel;
- 15) Data final de redacção do relatório de inspecção;
- 16) Indicação de que as informações circunstanciadas sobre uma inspecção ou uma detenção podem ser objecto de publicação;

II — Informações relativas à inspecção:

- 1) Certificados emitidos em aplicação das convenções internacionais pertinentes e autoridade ou organização que emitiu o(s) certificado(s) em causa, com indicação das datas de emissão e de caducidade;
- 2) Partes ou elementos do navio que foram objecto de inspecção (no caso de inspecção aprofundada ou alargada);
- 3) Indicação do tipo de inspecção (inspecção, inspecção aprofundada, inspecção alargada);
- 4) Natureza das anomalias;
- 5) Medidas tomadas;

III — Informações suplementares em caso de detenção:

- 1) Data da decisão de detenção;
- 2) Data do levantamento da detenção;
- 3) Natureza das anomalias que justificaram a decisão de detenção (remissões para as convenções, se aplicável);

- 4) Informações sobre a última vistoria intermédia ou anual;
- 5) Indicação, se for o caso, de que a sociedade classificadora ou outro organismo privado, que tenha efectuado a inspecção em causa, teve qualquer responsabilidade no que respeita às anomalias que, por si só ou combinadas com outras, levaram à detenção do navio;
- 6) Medidas tomadas.

ANEXO IX

Critérios de detenção de um navio**Introdução**

Antes de se determinar se as deficiências detectadas numa inspecção justificam a detenção do navio implicado, o inspector deve aplicar os critérios referidos nos n.ºs 1 e 2 deste anexo.

No n.º 3 apresentam-se exemplos de deficiências que, por si só, podem justificar a detenção do navio implicado em conformidade com o n.º 3 do artigo 15.º do presente Regulamento.

Se o motivo para a detenção resultar de avaria acidental sofrida pelo navio, quando em rota para um porto, não deve ser dada ordem de detenção, na condição de:

- a) Terem sido respeitadas as prescrições constantes da regra 1/11(c) da Convenção SOLAS de 1974 relativas à notificação da administração do Estado de bandeira, do inspector designado ou da organização reconhecida responsável pela emissão do certificado pertinente;
- b) Terem sido fornecidas à autoridade competente do Estado de porto pelo comandante ou pelo proprietário, antes de o navio dar entrada, as informações sobre as circunstâncias do acidente e a avaria sofrida e sobre a notificação obrigatória da administração do Estado de bandeira;
- c) Estarem a ser tomadas no navio medidas de rectificação que a autoridade competente considere adequadas;
- d) Ter a autoridade competente verificado que foram corrigidas as anomalias manifestamente perigosas para a segurança, saúde ou ambiente, uma vez notificada da conclusão dos trabalhos de rectificação.

1 — Critérios principais — ao decidir da necessidade ou não de deter um navio, o inspector deverá aplicar os seguintes critérios:

Tempo de detenção — os navios que não apresentem condições de segurança para se fazerem ao mar devem ser detidos aquando da primeira inspecção, independentemente do tempo que devam permanecer no porto;

Critério — o navio deve ser detido se as suas deficiências forem suficientemente graves para que se justifique uma nova ida do inspector a bordo para se certificar de que as deficiências foram corrigidas antes do navio levantar ferro.

A necessidade de o inspector voltar a bordo caracteriza a gravidade das deficiências. Implica que a auto-

ridade deve verificar de alguma maneira, de preferência mediante nova visita, se as deficiências foram corrigidas antes da partida.

2 — Aplicação dos critérios principais — para decidir se as deficiências num navio são suficientemente graves para justificarem a detenção, o inspector deverá pôr a si próprio as seguintes perguntas:

- 1) O navio possui a documentação competente válida?
- 2) O navio dispõe da tripulação exigida pelo documento relativo à lotação mínima de segurança?

Durante a inspecção, o inspector deve ponderar se o navio e ou a tripulação têm meios para:

- 3) Navegar em condições de segurança durante a viagem em preparação;
- 4) Manusear, transportar e controlar a carga em condições de segurança durante toda a viagem;
- 5) Operar a casa das máquinas em condições de segurança durante toda a viagem;
- 6) Manter uma propulsão e pilotagem adequadas durante toda a viagem;
- 7) Combater eficazmente os fogos em qualquer parte do navio, se necessário, durante toda a viagem;
- 8) Abandonar o navio com rapidez e segurança e, se necessário, efectuar operações de salvamento durante toda a viagem;
- 9) Prevenir a poluição do ambiente durante toda a viagem;
- 10) Manter uma estabilidade adequada durante toda a viagem;
- 11) Manter uma estanquidade adequada durante toda a viagem;
- 12) Comunicar em situações de perigo, se necessário, durante toda a viagem;
- 13) Dispor de condições de segurança e higiene a bordo durante toda a viagem;
- 14) Prestar o máximo de informações, em caso de acidente.

Se a resposta a qualquer destas questões for negativa, tendo em consideração todas as deficiências detectadas, deve pôr-se seriamente a hipótese da detenção. Uma combinação de deficiências de natureza menos grave pode igualmente justificar a detenção do navio.

3 — A fim de auxiliar o inspector na execução destas directrizes, segue-se uma lista, não exaustiva, de deficiências que podem ser consideradas suficientemente graves para justificar uma detenção do navio, agrupadas em função das convenções e ou códigos pertinentes.

No entanto, as deficiências nos domínios abrangidos pela Convenção STCW de 1978, numeradas no n.º 3.8, que podem justificar a detenção do navio, são os únicos motivos para a detenção de um navio ao abrigo desta convenção.

3.1 — Generalidades — a ausência de certificados e documentos válidos exigidos pelos instrumentos pertinentes. Contudo, os navios que arvoem pavilhão de Estados que não sejam parte numa dada convenção (instrumento pertinente) ou que não tenham dado execução a outro instrumento pertinente não estão autorizados a possuir os certificados previstos pela convenção ou

por outro instrumento pertinente. Por conseguinte, a ausência dos certificados exigidos não constitui, por si só, razão que justifique a detenção desses navios; contudo, a regra que impede qualquer tratamento mais favorável exigirá o cumprimento cabal das regras antes da partida do navio.

3.2 — Domínios abrangidos pela Convenção SOLAS:

- 1) Avarias de funcionamento do equipamento de propulsão ou outros equipamentos essenciais, bem como das instalações eléctricas;
- 2) Limpeza insuficiente da casa das máquinas, quantidade excessiva de misturas de hidrocarbonetos em água nos fundos de porão, contaminação por hidrocarbonetos dos isolamentos das tubagens, incluindo as tubagens de exaustão da casa das máquinas, funcionamento deficiente dos dispositivos e bombagem do porão;
- 3) Avarias de funcionamento do gerador de emergência, da iluminação, das baterias e dos interruptores;
- 4) Avarias de funcionamento dos aparelhos de governo principal e auxiliar;
- 5) Ausência, insuficiente capacidade ou grave deterioração dos equipamentos de salvação pessoais, de embarcações salva-vidas e dos dispositivos de lançamento;
- 6) Ausência, inadequação às normas ou grave deterioração que não permita a sua utilização para o fim a que se destinam do sistema de detecção de incêndios, dos alarmes de incêndio, do equipamento de combate ao fogo, das instalações fixas de extinção de fogos, das válvulas de ventilação, dos registos corta-fogos ou dos dispositivos de fecho rápido;
- 7) Ausência, substancial deterioração ou avaria de funcionamento da protecção contra incêndios no convés de carga dos navios-tanque;
- 8) Ausência, inadequação às normas ou grave deterioração das luzes e dos sinais visuais ou sonoros;
- 9) Ausência ou avaria de funcionamento do equipamento de rádio para mensagens de emergência e comunicação de segurança;
- 10) Ausência ou avaria de funcionamento do equipamento de navegação, tendo em atenção o disposto no Regulamento SOLAS v/12 (o);
- 11) Ausência de cartas de navegação corrigidas e ou de quaisquer publicações náuticas pertinentes necessárias para a viagem planeada, tendo em conta que as cartas informatizadas podem ser utilizadas para substituição das cartas referidas;
- 12) Ausência de ventilação de exaustão não ignisível nas casas de bombagem da carga (Regulamento SOLAS II-2/59.3.1);
- 13) Deficiências graves a nível dos requisitos operacionais, conforme descrito na secção 5.5 do anexo I do MA;
- 14) Efectivo, composição ou certificação da tripulação não concordantes com o documento relativo à lotação de segurança;
- 15) Não realização do programa alargado de inspecções nos termos da regra 2 do capítulo XI da Convenção SOLAS 74;

- 16) Falta ou avaria de um equipamento registador de dados da viagem (VDR), nos casos em que o seu uso for obrigatório, nos termos do anexo XIII.

3.3 — Domínios abrangidos pelo Código IBC:

- 1) Transporte de substância não mencionada no certificado para o transporte ou informação insuficiente sobre a carga;
- 2) Ausência ou deterioração dos dispositivos de segurança de alta pressão (8.2.3);
- 3) Instalações eléctricas com más condições de segurança intrínsecas ou que não correspondem aos requisitos do Código (10.2.3);
- 4) Fontes de ignição em locais de risco contemplados no n.º 10.2 (11.3.15);
- 5) Violações dos requisitos especiais (15);
- 6) Ultrapassagem da linha de carga máxima admissível por tanque (16.1);
- 7) Deficiente protecção térmica dos produtos sensíveis (16.6).

3.4 — Domínios abrangidos pelo Código IGC:

- 1) Transporte de uma substância não mencionada no certificado para o transporte ou ausência de informação sobre a carga (18.1);
- 2) Falta de dispositivos de fecho em áreas de alojamento ou serviço (3.2.6);
- 3) Antepara não estanque aos gases (3.3.2);
- 4) Câmara de ar deficiente (3.6);
- 5) Ausência ou avaria das válvulas de fecho rápido (5.6);
- 6) Ausência ou avaria das válvulas de segurança (8.2);
- 7) Instalações eléctricas com más condições de segurança intrínsecas ou que não correspondam aos requisitos do Código (10.2.4);
- 8) Ventiladores da área de carga não accionáveis (12.1);
- 9) Alarmes de pressão dos tanques de carga não accionáveis (13.4.1);
- 10) Instalação de detecção de gases e ou de gases tóxicos deteriorada (13.6);
- 11) Transporte de substâncias que devem ser inibidas sem um certificado de inibição válido (17/19).

3.5 — Domínios abrangidos pela Convenção sobre as linhas de carga:

- 1) Presença de áreas significativas com danos ou corrosão, pontos de ferrugem e conseqüente rigidez no convés e no casco afectando a navegabilidade ou a capacidade de receber carga nesses pontos, a menos que se efectuem as reparações temporárias para aceder a um porto onde se farão as reparações definitivas;
- 2) Um caso comprovado de insuficiente instabilidade;
- 3) Ausência de informação suficiente e fiável, em termos aprovados, que, por meios rápidos e simples, permitam ao comandante providenciar no sentido do carregamento e lastragem do navio

de forma a manter uma margem de estabilidade segura em todas as fases da viagem e sob condições variáveis e a evitar tensões inadmissíveis na estrutura do navio;

- 4) Ausência, deterioração substancial ou defeitos dos dispositivos de fechamento, das disposições de fechamento das escotilhas e das portas estanques;
- 5) Excesso de carga;
- 6) Ausência da marca de tirante de água ou impossibilidade de leitura da mesma.

3.6 — Áreas abrangidas pelo anexo I à Convenção MARPOL:

- 1) Ausência, séria deterioração ou falha no bom funcionamento do equipamento de filtragem de hidrocarbonetos/água, do equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos e do sistema de controlo das disposições de alarme 15 ppm;
- 2) Capacidade restante do tanque de resíduos e ou de lamas insuficiente para a viagem prevista;
- 3) Inexistência do livro de registo de hidrocarbonetos [20(5)];
- 4) Encanamento para a descarga de resíduos instalado sem autorização;
- 5) Ausência do *dossier* dos relatórios das vistorias ou não conformidade desse *dossier* com a alínea b) do n.º 3 da regra 13 G da Convenção MARPOL.

3.7 — Áreas abrangidas pelo anexo II à Convenção MARPOL (remissões entre parênteses):

- 1) Ausência do manual P&D;
- 2) Carregamento não classificado em categorias [3(4)];
- 3) Inexistência do livro de registo de carga [9(6)];
- 4) Transporte de substâncias semelhantes aos hidrocarbonetos que não satisfaça os requisitos ou efectuado sem um certificado devidamente alterado (14);
- 5) Encanamento para a descarga de resíduos instalado sem autorização.

3.8 — Áreas abrangidas pela Convenção STCW:

- 1) Marítimos que não disponham de qualquer certificado, de um certificado adequado, de uma dispensa válida ou de prova documental de apresentação de um pedido de autenticação à administração do Estado de bandeira;
- 2) Incumprimento das prescrições aplicáveis relativas à lotação de segurança, estabelecidas pela administração do Estado de bandeira;
- 3) Organização de serviço de quartos de navegação ou máquinas, não conforme com os requisitos especificados para o navio pela administração do Estado de bandeira;
- 4) Ausência num quarto de pessoa qualificada para operar o equipamento essencial para a segurança da navegação, para as radiocomunicações de segurança ou para a prevenção da poluição marinha;
- 5) Impossibilidade de fornecer prova de aptidão para o desempenho das tarefas atribuídas aos

marítimos, relacionadas com a segurança do navio e com a prevenção da poluição;

- 6) Impossibilidade de garantir tripulantes suficientemente repousados e aptos para o serviço do primeiro quarto, no início de uma viagem e para os quartos seguintes.

3.9 — Áreas abrangidas pelas convenções OIT:

- 1) Comida insuficiente para a viagem até ao porto mais próximo;
- 2) Água potável insuficiente para a viagem até ao porto mais próximo;
- 3) Condições excessivamente insalubres a bordo;
- 4) Ausência de aquecimento na área de alojamento de um navio que opere em zonas onde as temperaturas possam ser excessivamente baixas;
- 5) Excesso de lixo, bloqueamento com equipamento ou carga ou outras condições de falta de segurança nas áreas de passagem/alojamento.

3.10 — Áreas que podem não justificar uma detenção, mas que implicam, por exemplo, a suspensão das operações de carregamento: qualquer falha no bom funcionamento (ou manutenção) do sistema de gases inertes, equipamento ou maquinaria relacionada com a carga é considerada justificação suficiente para suspender o carregamento.

ANEXO X

Intercâmbio de informações

(anexo n.º 4 ao MA)

1 — Para que as autoridades competentes possam ser auxiliadas na inspecção de navios nos seus portos é necessário que tenham à sua disposição informação actualizada sobre as inspecções realizadas nos seis meses anteriores nos portos dos Estados membros.

Para tal, as autoridades competentes comprometem-se a fornecer ao Département des Systèmes d'Information (DSI), em Saint-Malo, de preferência por meio informático, informação sobre os navios inspeccionados nos portos nacionais, seguindo as instruções fixadas no anexo VIII deste Regulamento. A informação dos ficheiros de inspecção deve ser actualizada diariamente.

2 — Para efeitos de trocas de informação rápidas, o sistema de informação deve estar munido de um meio que possibilite a troca directa de mensagens entre autoridades individuais — incluindo as notificações previstas na secção 3.11 do MA e a troca de informações sobre violações operacionais constantes da secção 5 do MA.

3 — A informação prevista nos n.ºs 1 e 2 deverá ser tratada de forma normalizada, de acordo com os procedimentos estabelecidos no guia para utilizadores da informação fornecido pelo referido DSI.

4 — O DSI — através do processamento da informação previsto no n.º 1 — tem a seu cargo assegurar que os dados das inspecções fiquem acessíveis tanto para consulta como para actualização, de acordo com os procedimentos estabelecidos no supramencionado guia.

5 — A telecópia continuará, no entanto, a ser um sistema alternativo na transmissão dos dados dos relatórios de inspecção, em caso do não funcionamento do sistema informático.

6 — O DSI não alterará os dados recebidos das autoridades competentes, excepto a pedido da autoridade que comunicou os dados.

7 — A informação para efeitos administrativos, como é o caso da informação estatística, deve ser fornecida pelo secretariado, sob orientação do *comité*, com base nos dados fornecidos pelo DSI.

8 — Com o consentimento da administração em causa, o DSI enviará à OMI, em seu nome, relatórios sobre as detenções nos termos do disposto nas Convenções SOLAS 74, MARPOL 73/78, Linhas de Carga 66, STCW 78, assim como à OIT, ao abrigo da Convenção OIT 147.

ANEXO XI

Dados a fornecer, nos termos do disposto no artigo 26.º, para controlo de aplicação

1 — O IPTM deve enviar à Comissão, até 1 de Abril de cada ano, os seguintes dados relativos ao ano transacto:

- a) Número de inspectores ao seu serviço no quadro da inspecção de navios pelo Estado do porto;
- b) Número total de navios distintos entrados nos respectivos portos, a nível nacional.

2 — Os dados referidos na alínea a) do número anterior devem ser transmitidos à Comissão, segundo o seguinte modelo:

Porto/zona	Número de inspectores a tempo inteiro	Número de inspectores a tempo parcial ⁽¹⁾	Conversão em tempo inteiro
Porto X			
Porto Y			
<i>Total</i>			

⁽¹⁾ Este número será convertido no número equivalente de inspectores a tempo inteiro.

3 — Os referidos dados devem ser fornecidos a nível nacional e para cada um dos portos portugueses. Para efeitos do presente anexo, deve entender-se por porto um porto específico, bem como a zona geográfica coberta por um inspector ou uma equipa de inspectores, zona essa que pode incluir vários portos, se adequado. O mesmo inspector pode ser chamado a intervir em mais do que um porto/zona geográfica.

4 — O IPTM deve:

- a) Enviar semestralmente à Comissão uma lista pormenorizada das deslocações de cada um dos navios, com excepção dos *ferry-boats* em serviço regular, que entraram nos seus portos, com indicação do número OMI dos navios e respectiva data de chegada; ou
- b) Fornecer ao SIRENAC os números OMI de todos os navios, com excepção dos *ferry-boats* em serviço regular, que entrem diariamente nos seus portos e respectiva data de chegada.

5 — O IPTM deve ainda enviar à Comissão uma lista dos serviços regulares de *ferry-boats* referidos nas alí-

neas a) e b) do número anterior, num prazo não superior a seis meses, a partir de 22 de Julho de 2003, e, posteriormente, sempre que se verifique uma alteração nesses serviços.

ANEXO XII

Publicação das informações sobre detenções e inspecções efectuadas em portos nacionais

I — As informações publicadas nos termos do n.º 1 do artigo 17.º devem incluir os seguintes elementos:

- Nome do navio;
- Número OMI;
- Tipo de navio;
- Arqueação bruta;
- Ano de construção determinado com base na data constante dos certificados de segurança do navio;
- Nome e morada do proprietário ou do armador do navio;
- Nome e endereço do afretador responsável pela escolha do navio e tipo de fretamento, para os navios que transportam carga líquida ou sólida a granel;
- Estado de bandeira;
- Sociedade ou sociedades de classificação que tenham emitido para o navio em causa os certificados de classificação;
- Sociedade de classificação ou qualquer outra entidade que tenha emitido para o navio em causa certificados nos termos das convenções em nome do Estado de bandeira, incluindo a menção dos certificados emitidos;
- Porto e data da última inspecção alargada e indicação, se for o caso, de que houve detenção;
- Porto e data da última vistoria especial e nome da organização que a efectuou;
- Número de detenções nos 24 meses precedentes;
- País e porto de detenção;
- Data de levantamento da detenção;
- Duração da detenção, em dias;
- Número de anomalias encontradas e motivos da detenção, em termos claros e explícitos;
- Em caso de recusa de acesso do navio a qualquer dos portos comunitários, motivos da mesma, em termos claros e explícitos;
- Indicação referindo se a sociedade de classificação, ou outro organismo privado, ao efectuar uma inspecção teve qualquer responsabilidade no que respeita às anomalias que, por si só ou combinadas com outras, levaram à detenção do navio;
- Descrição das medidas tomadas pela autoridade competente e, se for o caso, pela sociedade de classificação na sequência da detenção;
- Descrição das medidas tomadas nos casos em que um navio seja autorizado a seguir para o estaleiro de reparação adequado mais próximo ou em que lhe seja recusado o acesso a qualquer porto comunitário.

II — A informação relativa aos navios inspeccionados, tornada pública nos termos do n.º 2 do artigo 17.º, deve incluir os seguintes elementos:

- Nome do navio;
- Número OMI;

Tipo de navio;
 Arqueação bruta;
 Ano de construção;
 Nome e morada do proprietário ou do armador do navio;
 Nome e endereço do afretador responsável pela escolha do navio e tipo de fretamento, para os navios que transportam carga líquida ou sólida a granel;
 Estado de bandeira;
 Sociedade ou sociedades de classificação que tenham emitido para o navio em causa os certificados de classificação;
 Sociedade de classificação ou qualquer outra entidade que tenha emitido para o navio em causa certificados nos termos das convenções em nome do Estado de bandeira, incluindo a menção dos certificados emitidos;
 País, porto e data de inspecção;
 Número de anomalias, por categoria de anomalias.

ANEXO XIII

Requisitos internacionais e comunitários relativos aos sistemas de registo dos dados de viagem

1 — Os navios das categorias abaixo indicadas devem estar equipados com um sistema de registo dos dados de viagem que cumpra os padrões de exigência de desempenho consignados na Resolução A.861(20) da OMI e seja conforme às normas de ensaio estabelecidas pela norma n.º 61996 da Comissão Electrónica Internacional (CEI), sempre que escalem portos nacionais:

- a) Navios de passageiros construídos em ou após 1 de Julho de 2002;
- b) Navios de passageiros *ro-ro* construídos antes de 1 de Julho de 2002, o mais tardar aquando da primeira inspecção em ou após 1 de Julho de 2002;
- c) Navios de passageiros que não sejam navios de passageiros *ro-ro*, construídos antes de 1 de Julho de 2002, o mais tardar em 1 de Janeiro de 2004;
- d) Outros navios que não sejam navios de passageiros, com uma arqueação bruta igual ou superior a 3000 e construídos em ou após 1 de Julho de 2002.

2 — Os navios das categorias abaixo indicadas construídos antes de 1 de Julho de 2002 devem estar equipados com um sistema de registo dos dados de viagem que satisfaça as normas OMI pertinentes, sempre que escalem portos nacionais:

- a) Navios de carga com uma arqueação bruta igual ou superior a 20 000, o mais tardar na data estabelecida pela OMI ou, na ausência de uma decisão da OMI, o mais tardar em 1 de Janeiro de 2007;
- b) Navios de carga com uma arqueação bruta igual ou superior a 3000, mas inferior a 20 000, o mais tardar na data estabelecida pela OMI ou, na ausência de uma decisão da OMI, o mais tardar em 1 de Janeiro de 2008.

MINISTÉRIO DAS CIDADES, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E AMBIENTE**Decreto-Lei n.º 285/2003**

de 8 de Novembro

O Decreto-Lei n.º 379/93, de 5 de Novembro, veio criar os sistemas multimunicipais de captação, tratamento e abastecimento de água do Sotavento Algarvio e do Barlavento Algarvio.

Posteriormente, os Decretos-Leis n.ºs 130/95, de 5 de Junho, e 136/95, de 12 de Junho, procederam à constituição das sociedades Águas do Sotavento Algarvio, S. A., e Águas do Barlavento Algarvio, S. A., concessionárias dos referidos sistemas multimunicipais.

Finalmente, o Decreto-Lei n.º 168/2000, de 5 de Agosto, criou a sociedade Águas do Algarve, S. A., por fusão daquelas duas empresas concessionárias.

Procedeu-se, entretanto, à interligação física daqueles sistemas, pelo que passou a ser possível a transferência de água de um sistema para o outro.

Considerando a obtenção de vantagens, em termos de gestão e eficiência, que a fusão daqueles dois sistemas multimunicipais irá proporcionar;

Considerando a anuência da Águas do Algarve, S. A., e dos municípios envolvidos nesta solução;

Considerando o regime contido nos Decretos-Leis n.ºs 379/93, de 5 de Novembro, com a redacção dada pelos Decretos-Leis n.ºs 14/2002, de 26 de Janeiro, e 103/2003, de 23 de Maio, e 319/94, de 24 de Dezembro;

Foi ouvido o Instituto Regulador de Águas e Resíduos:

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**

1 — O presente diploma cria o sistema multimunicipal de abastecimento de água do Algarve, adiante designado por sistema.

2 — O sistema visa a captação, tratamento e distribuição de água para consumo público dos municípios de Albufeira, Alcoutim, Aljezur, Castro Marim, Faro, Lagoa, Lagos, Loulé, Monchique, Olhão, Portimão, São Brás de Alportel, Silves, Tavira, Vila do Bispo e Vila Real de Santo António, em substituição dos sistemas multimunicipais de captação, tratamento e abastecimento de água do Sotavento Algarvio e do Barlavento Algarvio, criados pelas alíneas *a*) e *b*) do n.º 3 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 379/93, de 5 de Novembro.

Artigo 2.º**Alargamento do sistema**

1 — O sistema pode ser alargado a outros municípios, mediante reconhecimento de interesse público justificativo.

2 — O interesse público referido no número anterior é reconhecido por despacho do Ministro das Cidades,