

**Decreto-Lei n.º 195/98**

de 10 de Julho

O elevado número de acidentes e sinistros marítimos que anualmente se registam constitui, indubitavelmente, uma constante preocupação a nível mundial, não só pela perda de vidas humanas que a eles normalmente está associada como também pelos prejuízos materiais daí decorrentes, principalmente quando se verifica a ocorrência de poluição que afecte gravemente o meio marinho e as costas de países ribeirinhos.

Na génese de tais acidentes encontram-se com grande frequência navios que não obedecem às normas internacionalmente estabelecidas em convenções, códigos e resoluções, os quais representam, assim, uma constante ameaça à segurança da navegação e um permanente risco de poluição do meio marinho. De facto, a segurança da navegação e a prevenção da poluição podem ser significativamente melhoradas pela redução da presença de navios que não obedecem às normas em águas sob jurisdição marítima nacional (navios *substandard*), através de mecanismos que obriguem à aplicação das convenções em vigor em matéria de segurança e transportes marítimos.

Consciente dos graves inconvenientes que a presença destes navios representa para as águas e costas dos países membros, o Conselho da União Europeia adoptou a Directiva n.º 95/21/CE, de 19 de Junho, relativa às normas internacionais respeitantes à segurança da navegação, à prevenção da poluição e às condições de vida e de trabalho a bordo aplicável aos navios que escalem os portos da União Europeia ou que naveguem em águas sob jurisdição dos Estados membros.

Esta 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), descuidarem, 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.

É no reconhecimento de tais factos que se revela imprescindível a existência de um quadro jurídico, uniformizado a nível comunitário, que seja harmonizador dos procedimentos de inspecção e demais regras e critérios relativos à actividade de inspecção pelo Estado do porto, nomeadamente os critérios de imobilização de navios, a fim de se assegurar uma actuação eficaz a nível dos portos da Comunidade.

Por outro lado, torna-se necessário estabelecer, de forma coerente e eficaz e sem desfigurar o ordenamento legal e administrativo existente, a actuação dos órgãos locais do Sistema da Autoridade Marítima (SAM) e da Inspeção de Navios e Segurança Marítima da Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos (DGPNTM) no quadro das matérias em apreço.

Esta preocupação constituiu um dos objectivos principais do grupo de trabalho criado pela Resolução do

Conselho de Ministros n.º 185/96, de 24 de Outubro, no qual se procedeu à devida articulação das competências, até à data dispersas, entre os diversos departamentos do Estado com responsabilidades neste domínio.

Nesse contexto, e de acordo com o estabelecido no artigo 20.º da referida directiva, os Estados membros assumiram a incumbência de publicar internamente as disposições legislativas, regulamentares e administrativas que considerarem necessárias ao seu cumprimento até 30 de Junho de 1996, pelo que se torna necessário legislar em matéria de inspecção e controlo de navios pelo Estado do porto.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º e do n.º 5 do artigo 112.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

**Artigo 1.º****Objecto**

Pelo presente diploma é aprovado o Regulamento de Inspeção de Navios Estrangeiros (RINE), realizado no âmbito do controlo de navios pelo Estado do porto, publicado em anexo ao presente diploma e que dele faz parte integrante.

**Artigo 2.º****Controlo e inspecção de navios estrangeiros**

1 — O RINE dá aplicação ao disposto na Directiva n.º 95/21/CE, do Conselho, de 19 de Junho, bem como à Directiva n.º 96/40/CE, da Comissão, de 25 de Junho, as quais estabelecem os normativos e procedimentos comunitários em matéria de controlo de navios pelo Estado do porto e o modelo comum de cartão de identificação dos inspectores que efectuam inspecções pelo Estado do porto.

2 — A execução técnica das inspecções ao abrigo do controlo de navios pelo Estado do porto (Port State Control), bem como a total responsabilidade técnica resultante de tal actividade, desde a selecção de navios a inspecionar até à elaboração dos relatórios de inspecção e ao parecer técnico vinculativo que fundamenta a decisão de detenção, constitui competência da Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos através da Inspeção de Navios e Segurança Marítima (DGPNTM/INSM).

3 — O controlo de navios estrangeiros constitui competência dos capitães dos portos como órgãos locais do Sistema da Autoridade Marítima (SAM) e autoridades competentes para, nomeadamente, executar actos de soberania e demais actos administrativos em matéria de visita, imposição do fecho de barras, disciplina da navegação, condições de acesso e saída de portos e detenção e desembaraço de navios.

**Artigo 3.º****Direito internacional**

O disposto no presente diploma não prejudica os poderes soberanos do Estado Português sobre o seu mar territorial em resultado das normas aplicáveis de direito internacional geral ou comum e das convenções internacionais que vigoram na ordem jurídica interna, nomeadamente no que respeita ao direito de passagem em trânsito e de passagem inofensiva, bem como ao direito de visita em águas sob a jurisdição nacional.

**Artigo 4.º****Norma revogatória**

É revogado o artigo 162.º do Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de Julho.

**Artigo 5.º****Entrada em vigor**

O presente diploma entra em vigor 180 dias após a sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 26 de Fevereiro de 1998. — *António Manuel de Oliveira Guterres — Jaime José Matos da Gama — José Veiga Simão — João Cardona Gomes Cravinho.*

Promulgado em 8 de Maio de 1998.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 5 de Junho de 1998.

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

**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 diploma, deve entender-se por:

- 1) MA — Memorando do Acordo de Paris para a Inspeção de Navios pelo Estado do Porto, assinado em Paris em 26 de Janeiro de 1982, com a redacção em vigor a 19 de Junho de 1995;
- 2) Navio — qualquer navio de mar, estrangeiro, a que se apliquem uma ou mais convenções referidas no artigo 3.º;
- 3) Inspector — o inspector da carreira de inspecção de navios da DGPNTM/INSM que cumpra os requisitos estabelecidos no anexo III ou o agente do Estado que cumpra o previsto no n.º 2 da alínea B) 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 apre-

sentadas na secção B 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 diploma, são as seguintes as convenções aplicáveis:

- 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).

2 — Além dos textos originais das convenções aplicáveis, serão também considerados os protocolos, as alterações efectuadas e respectivos códigos que tenham carácter vinculativo e que estejam em vigor na data da publicação do presente diploma.

3 — O Ministério do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território (MEPAT) manterá, através dos serviços de estudo e análise das convenções, resoluções e demais textos internacionais da DGPNTM, um acompanhamento actualizado dos textos aplicáveis no âmbito do presente diploma e desenvolverá, com a colaboração das entidades com competência nas diversas matérias, as diligências necessárias aos respectivos processos de ratificação.

**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 arvorem 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 t 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 a DGPNTM/INSM.

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 à DGPNTM/INSM 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 inspecionar 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**

A DGPNTM/INSM realizará anualmente um número total de inspecções correspondente, no mínimo, a 25% da média do número de navios que tenham escalado os portos nacionais durante os últimos cinco anos anteriores ao da publicação do presente diploma.

**CAPÍTULO II****Das inspecções****Artigo 7.º****Obrigações de inspecção**

1 — Com vista à observância da percentagem de inspecção estabelecida no artigo 6.º, as autoridades competentes deverão, na selecção dos navios a inspecionar, dar prioridade aos navios tipificados no anexo II.

2 — As autoridades competentes não deverão inspecionar os navios que já o tenham sido por outro Estado membro da União Europeia (UE) nos seis meses anteriores, desde que:

- a) O navio em causa não se inclua na lista do anexo II;
- b) Não tenha sido notificada nenhuma anomalia na sequência de inspecção anterior;
- c) Não existam motivos inequívocos para efectuar uma inspecção.

3 — O disposto no número anterior não se aplica aos controlos operacionais previstos especificamente nas convenções referidas no artigo 3.º

**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**

As administrações e as juntas portuárias, ou outras entidades com competências em matéria de jurisdição portuária, devem enviar à DGPNTM/INSM a identificação dos navios estrangeiros abrangidos pelo presente diploma e que entrem em todos os portos nacionais sob as respectivas jurisdições, podendo estas informações ser ainda solicitadas às capitánias dos portos.

**Artigo 10.º****Procedimento de inspecção**

1 — Nas inspecções a efectuar pela DGPNTM/INSM 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 — A DGPNTM/INSM promoverá a realização de uma inspecção alargada quando existirem motivos inequívocos para efectuar uma inspecção aprofundada dos navios pertencentes aos tipos enumerados no anexo VII.

2 — Os navios referidos no número anterior só serão sujeitos a inspecção alargada se não tiverem sido sujeitos a tal inspecção nos últimos 12 meses, estando, no entanto, sujeitos à inspecção prevista no artigo 10.º do presente diploma.

3 — A DGPNTM/INSM poderá realizar inspecções alargadas no caso de navios de passageiros que operem regularmente a partir de um porto nacional ou o escalem.

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

#### Artigo 13.º

##### Relatório de inspecção para o comandante

1 — No final de cada inspecção aprofundada ou alargada, o inspector entregará ao comandante do navio um documento, de acordo com o modelo previsto no anexo n.º 3 ao MA e constante do anexo VIII ao presente diploma, no qual especificará os resultados da inspecção e os elementos relativos às decisões tomadas, bem como as medidas de correcção a tomar pelo comandante, pelo proprietário ou pelo 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 — A DGPNTM/INSM certificar-se-á de que todas as anomalias confirmadas ou detectadas pelas inspecções referidas nos artigos 10.º e 11.º do presente diploma já foram ou serão 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 da DGPNTM/INSM.

4 — A decisão de interromper uma operação será tomada pelo capitão do porto ou pela DGPNTM/INSM, 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, a DGPNTM/INSM 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 15.º

##### Detenção

1 — A detenção ou a decisão de interrupção da operação, referidas no artigo anterior, serão mantidas até que a causa do perigo tenha sido eliminada ou o capitão do porto decida, sob parecer vinculativo da DGPNTM/INSM, que o navio pode, dentro de determinadas condições, sair para o mar ou retomar a operação sem riscos para outros navios e, bem assim, sem constituir ameaça desproporcionada de danos 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 pela DGPNTM/INSM.

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 — A DGPNTM/INSM, 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 classificadas, 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 — A DGPNTM/INSM deve compilar, no mínimo com periodicidade trimestral, as informações relativas aos navios detidos durante o semestre precedente que o tenham sido mais de uma vez nos últimos 24 meses, para efeitos da aplicação do artigo 26.º do presente diploma.

2 — A informação referida no número anterior deverá, obrigatoriamente, conter os seguintes elementos:

- a) Nome do navio;
- b) Nome do proprietário ou do armador do navio;
- c) Número OMI;
- d) Estado do pavilhão;
- e) Sociedade classificadora, quando pertinente, e, eventualmente, o nome de qualquer outra entidade que tenha emitido certificados em nome do Estado do pavilhão para o navio em causa, nos termos das convenções aplicáveis;
- f) Motivo da detenção;
- g) Porto e data da detenção.

3 — 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 da DGPNTM/INSM, 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, a DGPNTM/INSM 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 referida no número anterior será feita nos termos do anexo n.º 2 ao MA, que consta do anexo x ao presente diploma, devendo a autoridade destinatária informar das medidas adoptadas.

**Artigo 19.º****Recusa de acesso e de permanência**

1 — Aos navios referidos no n.º 1 do artigo anterior que saiam para o mar sem cumprirem 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, deverá ser recusado o acesso ou a permanência em portos nacionais.

2 — Sempre que ocorrerem as situações previstas no número anterior, a DGPNTM/INSM alertará de imediato as autoridades competentes dos restantes Estados membros da UE.

3 — A decisão de recusa de acesso ou de 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 for feita pela DGPNTM/INSM em resultado da verificação de tal necessidade.

4 — A decisão referida no número anterior será mantida até que o proprietário ou o armador apresente provas suficientes, aceites conjuntamente pelo capitão do porto e pela DGPNTM/INSM, de que o navio já está em condições de cumprir os requisitos aplicáveis das convenções.

5 — Antes de recusar o acesso a qualquer dos portos nacionais, o capitão do porto e a DGPNTM/INSM podem realizar consultas junto das autoridades competentes do Estado do pavilhão arvorado pelo navio em causa.

**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 a DGPNTM/INSM.

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 a DGPNTM/INSM.

### CAPÍTULO III

#### Disposições finais

#### 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, a DGPNTM/INSM 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, a DGPNTM/INSM 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 da DGPNTM/INSM, 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 MEPAT deverão tomar as medidas necessárias para assegurar a cooperação entre o SAM, a DGPNTM, 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 MEPAT 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 SIRENACÉ, sediado em Saint-Malo, França, e à Comissão da UE ficará a cargo da DGPNTM, tendo o órgão central do SAM e as capitánias dos portos acesso directo à informação contida no referido sistema.

4 — O MEPAT, através da DGPNTM, 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 de Marinha (DGM) 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 XI ao presente diploma, 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 pela DGPNTM/INSM 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

A DGPNTM, como tutela da autoridade competente em matéria de execução técnica de inspecções, comunicará à Comissão da UE e ao secretariado do MA, com uma periodicidade trianual (até 1 de Outubro de cada ano), os seguintes elementos:

- a) Número de inspectores ao serviço na inspecção de navios, sendo que o número de inspectores que exerçam actividade apenas a tempo parcial deverá ser convertido percentualmente ao de inspectores a tempo inteiro;
- b) Número de navios que escalaram os respectivos portos num ano civil, que resulte da média dos últimos cinco anos.

#### Artigo 27.º

##### Articulação das autoridades nacionais competentes

A DGM, como órgão central do SAM, e a DGPNTM estabelecerão os protocolos necessários ao estabelecimento de procedimentos administrativos e práticos que traduzam com eficácia o estabelecido no presente diploma.

#### ANEXO I

##### Navios com arqueação bruta inferior a 500 t

1 — Quando um instrumento pertinente (norma internacional das convenções aplicáveis) não é aplicável a um navio com uma arqueação bruta inferior a 500 t, 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 mais aprofundada, tendo em atenção os factores mencionados no n.º 1. Ao fazer este tipo de inspecção (mais aprofundada), 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 a determinação 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.

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 *crude* ou misturas (por exemplo, a separação do *crude* da água) e equipamento de filtragem ou outros meios equivalentes (tanques para retenção do *crude*, de misturas e de resíduos);
- b) Meios para a eliminação do *crude*, de misturas ou de resíduos;
- c) Presença de *crude* nos espaços de fundo duplo da casa da máquina.

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 de navios a inspeccionar prioritariamente

1 — Navios que escalem um porto nacional pela primeira vez ou após uma ausência de pelo menos 12 meses. Ao aplicar este critério, deverá ser tido em conta as inspecções já efectuadas por membros do MA. Na falta de dados adequados para dar cumprimento a esta obrigação, as autoridades competentes devem basear-se nos dados disponíveis do SIRENAC e inspeccionar os navios que não tenham sido registados nessa base de dados após a entrada em funcionamento em 1 de Janeiro de 1993.

2 — Navios que arvorem pavilhão de um Estado que figure na tabela média móvel de três anos das imobilizações e atrasos superiores à média publicada no relatório anual do MA.

3 — Navios que tenham sido autorizados a deixar um porto de um Estado membro da UE na condição de as anomalias serem corrigidas num determinado prazo, depois de terminado o prazo.

4 — Navios relativamente aos quais um piloto ou as autoridades portuárias tenham comunicado a existência de anomalias que possam comprometer a sua segurança de navegação (em conformidade com a Directiva n.º 93/75/CEE, do Conselho, e o artigo 12.º da directiva).

5 — Navios cujos certificados obrigatórios de construção e equipamento, emitidos nos termos das convenções aplicáveis, e certificados de classificação tenham sido emitidos por um organismo que não seja reconhecido nos termos da Directiva n.º 94/57/CEE, do Conselho, de 22 de Novembro, relativa às regras e normas comuns para as organizações de vistoria e inspecção dos navios e para as actividades relevantes das administrações marítimas.

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

7 — Navios que pertençam a um tipo para o qual tenha sido decidida a realização de uma inspecção alargada (em conformidade com o artigo 14.º do presente diploma).

8 — Navios suspensos da sua classificação por razões de segurança no decurso dos seis meses anteriores.

## ANEXO III

### Perfil profissional dos inspectores — Critérios mínimos

1 — Nos termos da Directiva n.º 96/40/CE, da Comissão, de 25 de Junho, 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 — A) Para se obter a qualidade de inspector MOU, torna-se necessário observar os seguintes requisitos:

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 cargueiros;
- Certificado de segurança do equipamento para navios cargueiros;
- Certificado de segurança radiotelegráfica para navios cargueiros;
- Certificado de segurança radiotelefónica para navios cargueiros;
- Certificado de segurança radioeléctrica para navios cargueiros;
- Certificado de segurança para navios cargueiros;
- Certificado de isenção.

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.

#### ANEXO V

##### Procedimentos para a inspecção de navios

1 — Procedimentos para a inspecção de navios [Resolução da OMI A.466 (XII), com as alterações que lhe foram introduzidas].

2 — Princípios da lotação de segurança [Resolução da OMI A.481 (XII) e seus anexos, que são os documentos relativos à lotação mínima de segurança (anexo n.º 1) e as orientações para a aplicação dos princípios da lotação de segurança (anexo n.º 2)].

3 — Procedimentos para a inspecção dos navios e das suas descargas ao abrigo do anexo I à Convenção MARPOL 73/78 [Resolução da OMI A.542 (13)].

4 — Procedimentos para a inspecção dos navios e das suas descargas ao abrigo do anexo II à Convenção MARPOL 73/78 [Resolução da OMI MEPC 26 (23)].

5 — Procedimentos de controlo das condições operacionais relacionadas com a segurança da navegação e a prevenção da poluição [Resolução da OMI A.742 (18)].

6 — Disposições do Código Internacional para o Transporte Marítimo de Mercadorias Perigosas.

7 — Publicação da Organização Internacional do Trabalho (OIT) *Inspection of Labour Conditions on Board*

*Ship: Guidelines for Procedure (Inspeção das Condições de Trabalho a Bordo dos Navios: Orientações de Procedimento).*

8 — Anexo I das orientações do MA relativas aos inspectores.

9 — Livro de registo da carga.

10:

Documento relativo à lotação mínima de segurança;  
Certificados de competência.

11 — Certificados médicos (em conformidade com a Convenção n.º 73 da OIT, relativa aos exames médicos dos marítimos).

12 — Informações sobre a estabilidade.

13 — Cópia do documento de cumprimento e do certificado emitidos nos termos do Código Internacional para a Gestão em Segurança da Exploração dos Navios e a Prevenção da Poluição [Resolução OMI A.741 (18)].

14 — Certificados relativos à robustez do casco e às instalações das máquinas emitidos pela sociedade de classificação em questão (apenas se o navio mantiver a sua classificação por uma sociedade de classificação).

#### ANEXO VI

Lista de «motivos inequívocos» para a inspeção aprofundada

1 — Navios considerados «prioritários» nos termos do anexo II, à excepção de referido no n.º 1.

2 — Relatório ou notificação por outro Estado membro.

3 — Relatório ou 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 ou de trabalho a bordo ou na prevenção da poluição, a menos que o Estado membro interessado considere o relatório ou queixa manifestamente infundados; a identidade da pessoa que apresentou o relatório ou a queixa manifestamente infundados; a identidade da pessoa que apresentou o relatório ou a queixa não será revelada ao comandante nem ao proprietário do navio em questão.

4 — Envolvimento do navio numa colisão quando em rota para o porto.

5 — Manutenção inadequada do livro de registo de hidrocarbonetos.

6 — Acusação de alegada violação das disposições relativas à descarga de substâncias ou efluentes nocivos.

7 — Inexactidões apuradas quando da verificação dos certificados e outros documentos [em conformidade com os n.ºs 1, alínea a), e 2 do artigo 10.º do presente diploma].

8 — Indicações da incapacidade dos membros da tripulação para respeitarem o disposto do artigo 8.º da Directiva n.º 94/58/CE, de 22 de Novembro, relativa ao nível mínimo de formação das profissões marítimas.

9 — Provas de que as operações de carga ou outras não são efectuadas de modo seguro ou nos termos das orientações da OMI (por exemplo, o teor de oxigénio das condutas que transportam o gás inerte para os tanques de carga ser superior ao nível máximo prescrito).

10 — Não apresentação pelo comandante de um navio petrolífero dos registos do equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos relativos à última viagem em lastro.

11 — Falta de um rol de chamada actualizado ou existência de membros da tripulação que desconhecem os seus deveres em caso de incêndio ou de abandono do navio.

#### ANEXO VII

A — Tipos de navios sujeitos a inspeção alargada

1 — Navios petrolíferos a cinco anos ou menos da data de saída de serviço, nos termos da regra 13-G do anexo I à Convenção MARPOL 73/78, ou seja:

Os navios petrolíferos para transporte de hidrocarbonetos em bruto de porte bruto igual ou superior a 20 000 t ou navios transportadores de refinados de porte bruto igual ou superior a 30 000 t que não obedeçam às exigências relativas aos navios petrolíferos novos, na acepção da regra 1, 26, do anexo à Convenção MARPOL 73/78, ficarão sujeitos a inspeção alargada 20 anos após a data de entrega, conforme referido do suplemento, modelo B, do certificado internacional de prevenção de poluição por hidrocarbonetos, ou 25 anos após essa data, se os respectivos tanques laterais ou espaços de fundo duplo não utilizados para o transporte de hidrocarbonetos cumprirem os requisitos definidos na regra 13-G, 4, do referido anexo, a não ser que tenham sido reconstruídos em conformidade com o disposto na regra 13-F do mesmo anexo;

Os navios petrolíferos acima referidos que obedeçam aos requisitos relativos aos navios petrolíferos novos definidos na regra 1, 26, do anexo I à Convenção MARPOL 73/78 ficarão sujeitos a inspeção alargada 25 anos após a data de entrega, conforme referido no suplemento, modelo B, do certificado internacional de prevenção de poluição por hidrocarbonetos, a não ser que cumpram o disposto na regra 13-F do referido anexo ou tenham sido reconstruídos por forma a cumprirem o disposto nessa regra.

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 de passageiros.

4 — Navios-tanques 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.

B — Orientações não vinculativas para a inspeção alargada de certos tipos de navios

Na medida do aplicável, os seguintes elementos poderão fazer parte integrante da inspeção alargada. Os inspectores deverão ter em consideração o facto de que a execução de certas operações a bordo, por exemplo, operações de carga, pode ser comprometida com a realização de testes no seu decurso que tenham incidência directa nessas operações.

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

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 petroleiros. — Para além dos referidos no n.º 1, poderão fazer parte integrante da inspecção alargada dos navios petroleiros 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;
- Consulta do registo de relatórios de inspecção, em conformidade com a Resolução A.744 (18) da OMI, para detecção de eventuais zonas suspeitas que careçam de inspecção.

3 — Navios graneleiros. — Para além dos referidos no n.º 1, poderão fazer parte integrante da inspecção alargada dos navios graneleiros 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;
- Consulta do registo de relatórios de inspecção, em conformidade com a Resolução A.744 (18) da OMI, para detecção de eventuais zonas suspeitas que careçam de inspecção.

4 — Navios-tanques para transporte de gás e produtos químicos. — Para além dos referidos do n.º 1, poderão fazer parte integrante da inspecção alargada dos navios-tanques para transporte de gás e produtos químicos 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 aos fogos no convés, sejam elas com base em espumas ou substâncias químicas secas ou outras, consoante o exigido pelo produto transportado.

5 — Navios de passageiros. — Para além dos elementos referidos no n.º 1, poderão fazer parte integrante da inspecção alargada de navios de passageiros 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 controlo de danos por parte dos principais membros da tripulação.

Se se revelar necessário, a inspecção poderá 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 entravaráo o funcionamento do navio, nem provocarão situações que, na opinião do comandante, possam pôr em perigo a segurança dos passageiros, da tripulação e do navio.

ANEXO VIII/1

ANEXO N.º 3 AO MA

Notificação ao comandante do navio

Modelo A

<p>(autoridade emissora) (morada) (telefone) (telex) (telegrama) (telec)</p>	<p>Cópia Inspeção de Navios e Segurança Marítima (cópia inspectores) (cópia IMO)</p>	
<p>1 Nome da Autoridade emissora _____ 3 Bandeira do navio _____</p>		
<p>2 Nome do navio _____</p>		
<p>4 Tipo de Navio _____</p>		
<p>5 Indicativo de chamada _____ 6 Número IMO _____</p>		
<p>7 Arqueação bruta _____ 8 Ano de construção _____</p>		
<p>9 Data da inspecção _____ 10 Porto de Inspeção _____</p>		
<p>11 Certificados mais relevantes _____</p>		
<p>a. Nome</p> <p>1 _____</p> <p>2 _____</p> <p>3 _____</p> <p>4 _____</p> <p>5 _____</p> <p>6 _____</p> <p>7 _____</p> <p>8 _____</p> <p>9 _____</p> <p>10 _____</p> <p>11 _____</p> <p>12 _____</p>	<p>b. Autoridade emissora</p> <p>_____</p>	<p>c. Data de emissão/validade</p> <p>_____</p>
<p>d) A informação seguinte respeitante à última inspecção intermédia deve ser fornecida se o prazo da próxima inspecção tiver sido ou não ultrapassado.</p>		
<p>1 _____</p> <p>2 _____</p> <p>3 _____</p> <p>4 _____</p> <p>5 _____</p> <p>6 _____</p> <p>7 _____</p> <p>8 _____</p> <p>9 _____</p> <p>10 _____</p> <p>11 _____</p> <p>12 _____</p>	<p>Data</p> <p>Autoridade</p> <p>Local</p> <p>_____</p>	<p>SOLAS MARIPOL</p> <p>12 Deficiências não sim (ver Mod.H)</p> <p>13 Navio imobilizado não sim</p> <p>14 Documentação de suporte não sim (ver anexo)</p>
<p>Local _____ Nome _____</p> <p>Telefone _____ ( Inspector autorizado )</p> <p>Telefax/telec/telegrama _____ Assinatura _____</p>		



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 de deficiências que podem ser consideradas suficientemente graves para justificar uma detenção do navio, agrupadas em função das convenções e ou códigos pertinentes. A lista não pretende ser exaustiva.

3.1 — Generalidades. — A ausência de certificados 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-tanques;
- 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 ignível nas casas de bombagem da carga (Regulamento SOLAS II-2/59.3.1).

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.

3.7 — Áreas abrangidas pelo anexo II à Convenção MARPOL:

- 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 NFCSQ. — Número, composição ou certificação da tripulação não concordantes com o documento relativo à lotação de segurança.

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 imobilização 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/1

Notificação aos Estados membros

(anexo n.º 2 ao MA)

1 — No caso de as anomalias não serem completamente corrigidas ou de o serem apenas provisoriamente,

deverá ser enviada uma mensagem à autoridade competente do Estado membro em que o próximo porto de escala do navio se situar.

2 — O intercâmbio de mensagens referido no n.º 1 deverá ser feito utilizando os meios de comunicação facultados pelo sistema de informação descrito no anexo XI e ou por fax, mediante utilização do formulário previsto no presente anexo.

3 — Cada mensagem trocada ao abrigo do n.º 1 deverá conter as seguintes informações:

Data;  
Emissor;  
Porto;  
Destinatário;  
Porto;  
Enumeração das anomalias que devem ser corrigidas;  
Nome do navio;  
Número de identificação IMO;  
Tipo de navio;  
Pavilhão do navio;  
Código de chamada/indicativo de chamada (*call sign*);  
Arqueação bruta;  
Ano de construção;  
Nome da entidade emissora dos certificados;  
Data de partida;  
Data prevista de chegada;  
Natureza das anomalias;  
Acção a tomar;  
Acção sugerida;  
Acção sugerida no próximo porto de escala;  
Nome e fax do emissor.

ANEXO XI/1

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 Centre Administratif des Affaires Maritimes (CAAM), em Saint-Malo, de preferência por meio informático, informação sobre os navios inspecionados nos portos nacionais, seguindo as instruções fixadas no anexo VIII (que integrou o anexo n.º 3 ao MA). 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 3.8 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 CAAM.

4 — O CAAM — 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 — O telex continuará, no entanto, a ser um sistema alternativo, que implica a utilização do formulário normalizado que faz parte do presente anexo.

6 — 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 CAAM.

7 — Sempre que forem detectadas anomalias que provoquem o atraso ou a imobilização de um navio, a autoridade competente enviará uma cópia do respectivo relatório — de acordo com o anexo VIII ao presente Regulamento — à administração do pavilhão em causa.

#### ANEXO XI/2

##### Formulário de telex para navios inspeccionados

##### Relatório de inspecção

- 1 — Nome do país que emite.
  - 2 — Nome do navio.
  - 3 — Pavilhão do navio.
  - 4 — Tipo de navio.
  - 5 — Indicativo/código de chamada.
  - 6 — Número IMO.
  - 7 — Arqueação bruta.
  - 8 — Ano de construção.
  - 9 — Data de inspecção.
  - 10 — Local de inspecção.
  - 11 — Certificados relevantes:
    - a) Título do certificado;
    - b) Entidade que o emitiu;
    - c) Data de emissão e de caducidade (dia, mês, ano).
  - 12 — Anomalias (sim/não).
  - 13 — O navio sofreu um atraso (sim/não).
  - 14 — Natureza das anomalias (neste ponto deve incluir a referência à convenção aplicável, se mencionada no documento deixado a bordo).
  - 15 — Acções tomadas.
- Neste ponto, e em alternativa, podem ser adicionadas referências particulares ao n.º 15, se a acção tomada tiver relação directa com a anomalia descrita.

#### Decreto-Lei n.º 196/98

de 10 de Julho

A modernização e desenvolvimento da marinha de comércio portuguesa determinaram que, em 1986, fossem estabelecidas legalmente novas condições de acesso e de exercício da actividade transportadora marítima, a observar pelos armadores nacionais.

Foram assim publicados o Decreto-Lei n.º 414/86, de 15 de Dezembro, diploma que definiu o estatuto de armador nacional, e o Decreto-Lei n.º 422/86, de 23 de Dezembro, que regulou a actividade afretadora, quer como actividade própria dos afretadores, quer como actividade reforçadora da capacidade de oferta dos armadores.

Os avanços ao tempo pretendidos iam no sentido de simplificar o processo de inscrição, de flexibilizar as condições de exercício da actividade e de garantir um sistema empresarial com capacidade financeira adequada a este tipo de actividade.

Todavia, foi entendido manter o traço de separação entre a actividade dos armadores e a desenvolvida pelos afretadores.

Sem prejuízo dos avanços então verificados, mantiveram-se, contudo, inalterados condicionamentos relevantes, que continuaram a obrigar os armadores a efectuar as suas inscrições, assentes em três requisitos essenciais: o exercício em exclusivo da actividade armadora, a realização de capital mínimo e possuir frota própria constituída pelo menos por um navio de comércio.

No que respeita à regulação da actividade afretadora, foi a mesma considerada como um reforço da actividade do armador, apenas se permitindo aos afretadores e aos carregadores/afretadores a celebração de contratos de fretamento à viagem e não em número superior a duas consecutivas.

É esta realidade que agora se pretende alterar, com a publicação do presente diploma, no pressuposto de que a mesma já não é compatível com os efeitos decorrentes da crescente internacionalização dos factores produtivos da actividade, do gradual esbatimento das acções intervencionistas dos Estados, dos compromissos assumidos perante a União Europeia e da actual organização da economia mundial dos transportes marítimos, ela própria geradora de novos agentes com papel relevante no sector.

De facto, à figura do armador, no seu sentido mais amplo, preponderante durante vários anos no desempenho de todas as funções que lhe estavam associadas (como proprietário de navios, armador de navios *stricto sensu*, transportador e afretador), contrapõem-se, hoje em dia, figuras, devidamente individualizadas. É o caso do armador/proprietário de navios (*ship owner*), que arma e faz a gestão técnica do armador/gestor de navios (*ship manager*), e do armador/transportador (*ship operator*), que faz a gestão comercial do navio exercendo a actividade transportadora propriamente dita.

Daí que, mais do que abranger este universo de actividades interligadas, mas independentes, o presente diploma tenda a fixar-se apenas numa parte dessa realidade, ou seja, aquela que tem a ver com actividade do armador/transportador. Importa, pois, conhecer quem são os armadores nacionais, os meios que utilizam e os objectivos a que se propõem, sempre numa perspectiva de conhecimento e de acompanhamento da sua actividade, com o objectivo da tomada de medidas destinadas a incentivar o desenvolvimento do sector.

Por isso, removeram-se os condicionamentos que se deixaram referidos e foram tidos em conta os normativos já publicados, relativos aos regimes jurídicos do contrato de transporte marítimo de passageiros por mar, do contrato de transporte de mercadorias por mar, do contrato de fretamento e do contrato de reboque.

Finalmente, importa realçar que a filosofia que presidiu ao presente diploma assenta, por um lado, na eliminação de entraves e de requisitos de natureza burocrática relativos ao acesso a esta actividade e, por outro, na necessidade de conhecimento da realidade transportadora marítima nacional pela Administração com o objectivo da tomada das medidas necessárias ao desenvolvimento do sector.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprios das Regiões Autónomas.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º e do n.º 5 do artigo 112.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

#### Artigo 1.º

##### Objecto

1 — O presente diploma tem por objecto regular a actividade dos transportes marítimos.