

MINISTÉRIO DO EQUIPAMENTO SOCIAL**Decreto-Lei n.º 306/2001**

de 6 de Dezembro

Pelo Decreto-Lei n.º 248/2000, de 3 de Outubro, foram transpostas para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 97/70/CE, do Conselho, de 11 de Dezembro, que estabeleceu um regime de segurança harmonizado para os navios de pesca de comprimento igual ou superior a 24 m, e a Directiva n.º 1999/19/CE, da Comissão, de 18 de Março, que alterou a directiva acima referida.

Tendo-se constatado a necessidade de proceder a algumas correcções ao texto publicado, são as mesmas levadas a efeito, através do presente diploma.

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

1 — Pelo presente diploma são alteradas:

- a) A regra 2, n.º 18, do capítulo I;
- b) As regras do capítulo III;
- c) As regras do capítulo IV;
- d) A regra 17, n.º 2, parte C, do capítulo VII.

2 — As regras referidas no número anterior, constantes do anexo I ao Decreto-Lei n.º 248/2000, de 3 de Outubro, passam a ter a seguinte redacção:

«ANEXO I

Texto consolidado das regras anexas à Convenção Internacional de Torremolinos para a Segurança dos Navios de Pesca, de 1997, tal como modificado pelo Protocolo de Torremolinos de 1993.

Regras para a construção e equipamento de navios de pesca

CAPÍTULO I**Disposições gerais****Regra 2****Definições**

18 — ‘Pavimento da superestrutura’ é o pavimento completo ou parcial que constitui o tecto de uma superestrutura, casota ou qualquer outra construção situada a uma altura não inferior a 1,8 m acima do convés de trabalho. Quando esta altura for inferior a 1,8 m, o tecto de tais casotas ou outras construções deve ser tratado do mesmo modo que o convés de trabalho.

CAPÍTULO III**Estabilidade e condições de navegabilidade correspondentes****Regra 1****Disposições gerais**

Os navios devem ser projectados e construídos de forma a satisfazer os requisitos do presente capítulo nas condições de serviço mencionadas na regra 7. Os

cálculos dos diagramas de estabilidade devem ser feitos de modo a satisfazer a Administração ⁽¹⁾.

Regra 2**Critério de estabilidade**

1 — Os seguintes requisitos mínimos do critério de estabilidade devem ser satisfeitos, a menos que a Administração reconheça que a experiência adquirida no serviço a que o navio se destina justifica qualquer derrogação:

- a) A área sob a curva dos braços de estabilidade (curva GZ) não deve ser inferior a 0,055 m.rad até um ângulo de adorno de 30º, nem inferior a 0,090 m.rad, até um ângulo de 40º ou até ao ângulo de alagamento θ_f , se este ângulo for inferior a 40º. Além disso, a área sob a curva dos braços de estabilidade (curva GZ) entre os ângulos de adorno de 30º e 40º, ou entre os ângulos 30º e θ_f , se este ângulo for inferior a 40º, não deve ser inferior a 0,030 m.rad. O ângulo de alagamento θ_f é o ângulo de adorno ao qual as aberturas do casco, das superestruturas ou das casotas que não possam ser rapidamente fechadas de forma estanque à intempérie comecem a imergir. Ao aplicar este critério não é necessário considerar como abertas as pequenas aberturas através das quais não possa ocorrer um alagamento progressivo;
- b) O braço estabilidade GZ não deve ser inferior a 200 mm a um ângulo de adorno igual ou superior a 30º;
- c) O braço máximo de estabilidade $GZ_{\text{máx}}$ deve verificar-se, de preferência, a um ângulo de adorno superior a 30º, mas nunca inferior a 25º; e
- d) A altura metacêntrica inicial GM não deve ser inferior a 350 mm nos navios com um único pavimento. Nos navios com superestrutura completa a todo o comprimento, ou nos navios de comprimento igual ou superior a 70 m, a altura metacêntrica pode ser reduzida, a contento da Administração, mas, em caso algum, deve ser inferior a 150 mm.

2 — Quando existirem dispositivos que não sejam os robaletes para limitar os ângulos de balanço, deve ser garantido à Administração que são satisfeitos os critérios de estabilidade tal como indicados no n.º 1 em todas as condições de serviço.

3 — Quando for necessário recorrer a lastro para satisfazer as disposições do n.º 1, a sua natureza e disposição deve satisfazer a Administração.

Regra 3**Alagamento dos porões de peixe**

O ângulo de adorno a partir do qual se pode começar a verificar um alagamento progressivo dos porões de peixe, através das escotilhas, que permaneçam abertas durante as operações de pesca e que não possam ser fechadas rapidamente, não deve ser inferior a 20º, salvo se os critérios de estabilidade enunciados no n.º 1 da regra 2 puderem ser satisfeitos com os respectivos porões de peixe parcial ou totalmente alagados.

Regra 4**Métodos especiais de pesca**

Os navios que operem métodos especiais de pesca e que, por este facto, fiquem sujeitos a forças exteriores complementares durante as operações de pesca, devem obedecer aos critérios de estabilidade enunciados no n.º 1 da regra 2, os quais, se necessário, podem ser agravados de modo a satisfazer a Administração.

Regra 5**Ventos violentos e balanço forte**

Os navios devem poder resistir, de uma maneira considerada satisfatória pela Administração, aos efeitos de um vento violento e de um balanço forte, em condições de mar que associem estes elementos, tendo em consideração as condições meteorológicas sazonais, as condições de mar em que o navio vai operar assim como o tipo do navio e o seu modo de operar ⁽²⁾.

Regra 6**Água embarcada no convés**

Os navios devem poder resistir, de uma maneira considerada satisfatória pela Administração, aos efeitos da água embarcada no convés, tendo em consideração as condições meteorológicas sazonais, as condições de mar em que o navio vai operar, o tipo de navio e o seu sistema de trabalho ⁽³⁾.

Regra 7**Condições de serviço**

1 — As condições de serviço consideradas devem ser, em número e tipo, a contento da Administração e incluir as seguintes:

- a) Partida para o pesqueiro com dotação completa de combustível, mantimentos, gelo, aparelho de pesca, etc.;
- b) Partida do pesqueiro com carga máxima de pescado;
- c) Chegada ao porto de origem com carga máxima de pescado e 10 % de mantimentos, combustível, etc.; e
- d) Chegada ao porto de origem com 10 % de mantimentos, combustível, etc., e carga mínima de pescado, que será normalmente de 20 % da carga máxima de pescado, mas que poderá chegar aos 40 %, desde que a Administração considere que os padrões de captura justifiquem tais valores.

2 — A Administração deve assegurar-se de que os requisitos mínimos do critério de estabilidade indicados na regra 2 são respeitados, não só nas condições específicas de serviço indicadas no n.º 1, mas também em todas as outras condições reais de serviço, incluindo aquelas que correspondam aos mais baixos valores dos parâmetros de estabilidade contidos nesses requisitos. A Administração deve também assegurar-se de que foram tomadas em consideração as condições especiais correspondentes a uma mudança do modo ou da zona de operação do navio que afecte as considerações feitas no presente capítulo sobre estabilidade.

3 — Relativamente às condições mencionadas no n.º 1, os cálculos devem ter em consideração os seguintes factores:

- a) Uma margem adicional para o peso das redes e do aparelho molhados, etc., no convés;
- b) Uma margem para gelo acumulado, no caso de tal acumulação ser previsível, nas condições definidas na regra 8;
- c) Uma distribuição homogénea da carga de pescado, a menos que seja inconsistente com a prática;
- d) Carga de pescado sobre o convés, se ela for previsível, nas condições de serviço definidas nas alíneas b) e c) do n.º 1 e no n.º 2;
- e) Água de lastro, se for transportada quer em tanques para tal especialmente destinados quer noutros tanques igualmente preparados para a receber; e
- f) Uma margem para o efeito da superfície livre dos líquidos e, quando for caso disso, do pescado transportado.

Regra 8**Acumulação de gelo**

1 — Para os navios que operem em zonas onde seja provável a acumulação de gelo, deve ter-se em conta o efeito correspondente nos cálculos de estabilidade utilizando os seguintes valores ⁽⁴⁾:

- a) 30 kgf/m² nos pavimentos expostos à intempérie e nos passadiços;
- b) 7,5 kgf/m² de área lateral projectada, a cada bordo do navio, acima da linha de água;
- c) A área lateral projectada das superfícies descontinuas das balaustradas, da mastreação (excepto os mastros) e do aparelho dos navios sem velas, assim como a área lateral projectada de outros pequenos objectos, será tomada em conta aumentando em 5 % a área total projectada das superfícies contínuas e em 10 % os momentos estáticos desta área.

2 — Os navios destinados a trabalhar em zonas onde se sabe ocorrer acumulação de gelo devem ser:

- a) Concebidos de forma a minimizar a acumulação de gelo; e
- b) Equipados com os dispositivos de remoção de gelo que a Administração considere necessários.

Regra 9**Prova de estabilidade**

1 — Todos os navios, depois de construídos, devem ser sujeitos a uma prova de estabilidade e deve ser determinado, para a condição do navio leve, o deslocamento e a posição do centro de gravidade.

2 — Se um navio sofrer alterações susceptíveis de modificar a sua condição de navio leve e a posição do seu centro de gravidade, deve, se a Administração o considerar necessário, ser submetido a nova prova de estabilidade e o caderno de estabilidade deve ser revisto.

3 — A Administração pode isentar um determinado navio de efectuar a prova de estabilidade desde que se disponha dos elementos básicos obtidos a partir da prova de estabilidade de um navio gémeo e se possa demonstrar, a contento da mesma Administração, que assim se podem obter informações de estabilidade de confiança para o navio isento.

Regra 10

Caderno de estabilidade

1 — Devem ser fornecidas ao capitão informações sobre estabilidade que permitam determinar com facilidade e certeza a estabilidade do navio em várias condições de serviço ⁽⁵⁾. Estas informações devem incluir instruções precisas destinadas ao capitão alertando-o para as condições de operação que possam afectar desfavoravelmente quer a estabilidade quer o caimento do navio. Uma cópia deste caderno de estabilidade deve ser submetida à Administração para aprovação ⁽⁶⁾.

2 — O caderno de estabilidade aprovado deve ser conservado a bordo, estar facilmente acessível a qualquer momento e ser verificado por ocasião das vistorias periódicas ao navio para garantir que foi aprovado para as condições reais de serviço.

3 — Sempre que sejam feitas alterações no navio que afectem a sua estabilidade, devem ser preparados e submetidos a aprovação da Administração cálculos de estabilidade revistos. Se a Administração decidir que é necessário rever o caderno de estabilidade, as novas informações devem ser fornecidas ao capitão e as informações substituídas retiradas de bordo.

Regra 11

Subdivisão dos porões de peixe com panas amovíveis

A carga de pescado deve ser convenientemente estivada para evitar que corra e, assim, provoque um caimento ou um adorno perigoso ao navio. Os escantilhões das panas dos porões de peixe, caso existam, devem ser a contento da Administração ⁽⁷⁾.

Regra 12

Altura de proa

A altura de proa deve ser a considerada suficiente pela Administração para impedir um embarque de água excessivo e deve ser determinada tomando em consideração as condições meteorológicas sazonais, o estado do mar em que o navio vai operar e ainda o tipo do navio e o seu sistema de operação ⁽⁸⁾.

Regra 13

Calado máximo de serviço admissível

A imersão máxima de serviço admissível deve ser sujeita a aprovação da Administração e ser tal que, na condição de serviço correspondente, sejam satisfeitos os critérios de estabilidade deste capítulo e os requisitos aplicáveis dos capítulos II e VI.

Regra 14

Subdivisão e estabilidade em avaria

Os navios de comprimento igual ou superior a 100 m, em que o número total de pessoas embarcadas seja igual ou superior a 100, devem poder, a contento da Administração, manter-se a flutuar com estabilidade positiva após alagamento de um qualquer compartimento que se considere em avaria, tendo em consideração o tipo do navio, o serviço a que se destina e a área de navegação ⁽⁹⁾.

CAPÍTULO IV

Máquinas e instalações eléctricas e locais de máquinas periodicamente não atendidas

PARTE A

Disposições gerais

Regra 1

Aplicação

Salvo disposição em contrário, o disposto no presente capítulo é aplicável a navios de comprimento igual ou superior a 45 m.

Regra 2

Definições

1 — ‘Aparelho de governo principal’ significa o conjunto das máquinas, unidades motoras, quando existentes, e equipamento auxiliar bem como dos meios utilizados para aplicar um binário à madre do leme (por exemplo, a cana do leme ou o quadrante) necessário para movimentar o leme, a fim de governar o navio nas condições normais de serviço.

2 — ‘Meio auxiliar de accionamento do leme’ significa o equipamento destinado a movimentar o leme, a fim de governar o navio no caso de avaria do aparelho de governo principal.

3 — ‘Unidade motora do aparelho de governo’ significa, no caso de:

- a) Um aparelho de governo eléctrico, um motor eléctrico e o correspondente equipamento eléctrico;
- b) Um aparelho de governo electro-hidráulico, um motor eléctrico e o equipamento eléctrico correspondente, assim como a bomba hidráulica accionada pelo motor;
- c) Um aparelho de governo hidráulico, um motor de accionamento e a respectiva bomba hidráulica.

4 — ‘Velocidade máxima de serviço em marcha a vante’ é a velocidade máxima de serviço que, de acordo com o projecto, se prevê que o navio possa manter no mar, com o calado máximo de serviço permitido.

5 — ‘Velocidade máxima em marcha a ré’ é a velocidade que, de acordo com o projecto, se prevê que o navio possa atingir quando utiliza a potência máxima em marcha a ré, com o calado máximo de serviço permitido.

6 — ‘Instalação de tratamento de combustível’ é um equipamento utilizado para preparar o combustível destinado a alimentar uma caldeira ou um motor de combustão interna e inclui as bombas, filtros e aquecedores que trabalhem com combustível a uma pressão superior a 0,18 N/mm².

7 — ‘Condições normais de funcionamento e habitabilidade’ são condições em que o navio no seu todo, as máquinas, os meios principais e auxiliares de propulsão, o aparelho de governo e o equipamento a ele associado, os meios auxiliares destinados a garantir a segurança da navegação e a limitar os riscos de incêndio e alagamento, os meios de comunicação interna e externa e de sinalização, os meios de fuga e os turcos das embarcações de socorro se encontram em bom estado de funcionamento e em que a habitabilidade, com o mínimo de conforto, é satisfatória.

8 — ‘Condição de navio apagado’ é a condição em que o aparelho propulsor principal, as caldeiras e os auxiliares não funcionam por falta de energia.

9 — ‘Quadro principal’ é o quadro alimentado directamente pela fonte principal de energia eléctrica e destinado a distribuir esta energia.

10 — ‘Locais de máquinas periodicamente não atendidas’ são os locais onde se encontram instalados o aparelho propulsor principal e as máquinas auxiliares assim como todas as fontes de energia eléctrica principal e em que não se verifica uma presença permanente de tripulantes em todas as condições de serviço, incluindo durante as manobras.

Regra 3

Disposições gerais

Instalações de máquinas

1 — O aparelho propulsor principal, os sistemas de comando, de encanamentos de vapor, de combustível e de ar comprimido, as instalações eléctricas e de refrigeração, as máquinas auxiliares, as caldeiras e outros reservatórios sob pressão, os sistemas de encanamentos e bombagem, as máquinas e equipamento do aparelho de governo, veios e uniões utilizados para transmissão de potência devem ser projectados, construídos, testados, instalados e mantidos de forma que a Administração considere satisfatória. Estas máquinas e equipamento assim como os aparelhos de elevação, guinchos e equipamentos de manuseamento e processamento do peixe devem ser protegidos de modo a reduzir ao mínimo o perigo para as pessoas a bordo. Deve ser dada especial atenção às partes móveis, superfícies quentes e outros perigos.

2 — Os locais de máquinas devem ser concebidos de modo a proporcionar acesso seguro e livre a todas as máquinas e seus sistemas de comando assim como a quaisquer outros componentes que possam necessitar de manutenção. Tais locais devem ter ventilação adequada.

3 — a) Devem existir meios que permitam manter ou restabelecer a capacidade de funcionamento das máquinas propulsoras, mesmo no caso de avaria de um dos auxiliares essenciais. Deve prestar-se uma atenção especial ao funcionamento de:

- i) Dispositivos que alimentam o aparelho propulsor principal de combustível sob pressão;
- ii) Fontes normais de lubrificação sob pressão;
- iii) Dispositivos hidráulicos, pneumáticos e eléctricos de comando do aparelho propulsor principal, incluindo dos hélices de passo variável;
- iv) Fontes de água sob pressão para os circuitos de refrigeração do aparelho propulsor principal; e
- v) Um compressor de ar e um reservatório de ar para o arranque ou para os comandos.

No entanto, a Administração pode, tendo em conta as considerações globais de segurança, aceitar uma redução parcial da capacidade requerida para funcionamento normal.

b) Devem existir meios que permitam pôr as máquinas em funcionamento, sem ajuda exterior, a partir da condição de navio apagado.

4 — O aparelho propulsor principal e todas as máquinas auxiliares essenciais à propulsão e à segurança do navio devem poder funcionar, tal como foram instaladas, quer o navio se encontre direito quer adornado até 15º

a qualquer dos bordos em condições estáticas e até 22,5º a um e outro bordo em condições dinâmicas, isto é, quando estiver dando balanço transversal e, simultaneamente, longitudinal (com inclinação dinâmica) até 7,5º. A Administração pode autorizar uma modificação destes ângulos, tendo em conta o tipo, dimensões e condições de serviço do navio.

5 — Deve ser dada atenção especial à concepção, construção e instalação dos sistemas de máquinas propulsoras de modo que as suas vibrações não produzam tensões excessivas em tais sistemas, nas condições normais de funcionamento.

Instalações eléctricas

6 — As instalações eléctricas devem ser concebidas e montadas de modo a assegurar:

- a) Os serviços necessários para manter o navio nas condições normais de funcionamento e de habitabilidade, sem necessidade de recorrer a uma fonte de energia de emergência;
- b) Os serviços essenciais à segurança, em caso de avaria da principal fonte de energia eléctrica;
- c) A protecção da tripulação e do navio contra acidentes de origem eléctrica.

7 — A Administração deve assegurar-se de que as regras 16 a 18 são implementadas e aplicadas de maneira uniforme ⁽¹⁰⁾.

Locais de máquinas periodicamente não atendidas

8 — As regras 19 a 24 aplicam-se, tal como as regras 3 a 18, e 1 a 44 do capítulo v, aos navios que tenham locais de máquinas periodicamente não atendidas.

9 — Devem ser tomadas medidas que a Administração considere satisfatórias para assegurar que todo o equipamento funcione correctamente em todas as condições de serviço, incluindo manobras, e que sejam executadas inspecções regulares e testes de rotina para garantir a manutenção daquelas condições de funcionamento.

10 — Os navios devem dispor de documentação que a Administração considere satisfatória para demonstrar que está em condições de operar com locais de máquinas periodicamente não atendidas.

PARTE B

Instalações de máquinas (v. também regra 3)

Regra 4

Máquinas

1 — As máquinas principais e auxiliares essenciais à propulsão e segurança do navio devem ser equipadas com dispositivos de comando eficazes.

2 — Os motores de combustão interna que tenham um diâmetro de cilindro superior a 200 mm ou um volume de cârter superior a 0,6 m³ devem ser providos de válvulas de segurança de tipo aprovado e secção de descarga suficiente para evitar explosões no cârter.

3 — As máquinas principais ou auxiliares incluindo reservatórios sob pressão ou quaisquer partes destas máquinas que estejam submetidas a pressão interna e possam estar sujeitas a sobrepressões perigosas devem, quando se justificar, ser equipadas com dispositivos que permitam protegê-las contra pressões excessivas.

4 — Todas as engrenagens, veios e uniões utilizados para a transmissão de potência às máquinas essenciais para a propulsão e segurança do navio, ou para a segurança das pessoas a bordo, devem ser concebidos e fabricados de modo a resistir às tensões máximas de serviço a que possam estar sujeitos em todas as condições de utilização. Deve tomar-se em devida consideração o tipo de máquinas que os accionam ou das quais fazem parte.

5 — O aparelho propulsor principal e, quando se justificar, as máquinas auxiliares devem ser dotados de dispositivos de paragem automática em caso de avarias, tais como uma paragem da alimentação de óleo de lubrificação, que possam conduzir rapidamente a danos, avaria total ou explosão. Deve também ser instalado um alarme prévio que entre em funcionamento antes de actuar o dispositivo de paragem automática, dê um aviso sobre o que vai acontecer; a Administração pode, contudo, autorizar dispositivos que permitam desligar o dispositivo de paragem automática. A Administração pode também isentar navios das disposições do presente número, tendo em consideração o tipo do navio e o serviço a que se destina.

Regra 5

Marcha a ré ⁽¹⁾

1 — Todos os navios devem ter a potência suficiente para em de marcha a ré assegurar um domínio eficaz do navio em todas as circunstâncias normais.

2 — Deve ser demonstrado que a instalação propulsora tem capacidade para inverter o sentido do impulso do hélice num tempo suficiente, de modo a parar o navio numa distância razoável, quando navegue em marcha a vante à velocidade máxima de serviço.

Regra 6

Caldeiras a vapor, sistemas de alimentação e encanamentos de vapor

1 — Todas as caldeiras a vapor e todos geradores de vapor não submetidos à acção da chama devem ser equipados com, pelo menos, duas válvulas de segurança de débito suficiente. No entanto, tendo em consideração o rendimento ou qualquer outra característica da caldeira a vapor ou do gerador de vapor não submetido à acção da chama, a Administração pode autorizar a instalação de uma única válvula de segurança se considerar que esta protecção contra o risco de sobrepressão é suficiente.

2 — Todas as caldeiras a vapor de combustível líquido submetidas à acção da chama e funcionando sem vigilância humana devem ter dispositivos de segurança que cortem a alimentação de combustível e accionem um alarme, no caso de baixar o nível da água ou ocorrer qualquer avaria na alimentação de ar ou da chama.

3 — A Administração deve prestar uma atenção especial às instalações de caldeiras a vapor de modo a assegurar que os sistemas de alimentação, assim como os dispositivos de controlo e de segurança, são satisfatórios, sob todos os pontos de vista, para garantir a segurança das caldeiras, dos reservatórios a vapor sob pressão e dos encanamentos de vapor.

Regra 7

Comunicação entre a casa do leme e casa das máquinas

Devem existir dois meios de comunicação distintos entre a casa do leme e a plataforma de comando da casa das máquinas. Um destes meios deve ser um telégrafo de ordens.

Regra 8

Comando do aparelho propulsor a partir da casa do leme

1 — Quando o aparelho propulsor for comandado a partir da casa do leme, aplicam-se as seguintes disposições:

- a) Em todas as condições de serviço, incluindo manobras, deve ser possível comandar inteiramente, a partir da casa do leme, a velocidade, o sentido do impulso e, quando for caso disso, o passo do hélice;
- b) O comando à distância mencionado na alínea a) deve ser efectuado por intermédio de um dispositivo considerado satisfatório pela Administração e, se necessário, dotado de meios que protejam o aparelho propulsor contra sobrecargas;
- c) O aparelho propulsor principal deve ser dotado de um dispositivo accionado da casa do leme que permita parar a máquina em caso de emergência e que seja independente do sistema de comando da casa do leme mencionado na alínea a);
- d) O aparelho propulsor só deve ter possibilidade de ser comandado a partir de um único posto de cada vez: a instalação de dispositivos de comando interligados pode ser autorizada no interior do mesmo posto. Cada posto deve ser dotado de um dispositivo indicando qual é o posto que comanda o aparelho propulsor. A transferência do comando entre a casa do leme e a casa das máquinas só deve poder ser feita a partir da casa das máquinas ou da cabina de comando das máquinas;
- e) A casa do leme deve ser munida de aparelhos indicadores de:
 - i) Velocidade e sentido de rotação do hélice, no caso de hélice de passo fixo;
 - ii) Velocidade e passo do hélice, no caso de hélice de passo variável; e
 - iii) Alarme prévio exigido no n.º 5 da regra 4;
- f) Deve ser possível comandar o aparelho propulsor no local em que está instalado, mesmo em caso de avaria de qualquer componente do dispositivo do comando à distância;
- g) O dispositivo de comando à distância deve ser concebido de modo que, em caso de avaria, o alarme funcione e a velocidade e o sentido do impulso previamente fixados para o hélice se mantenham até ao momento em que o comando local entre em funcionamento, salvo se a Administração considerar que esta disposição é impraticável;
- h) Devem ser tomadas medidas especiais para assegurar que o sistema de arranque automático não esgote as possibilidades de arranque. Deve existir um alarme regulado para funcionar quando a pressão do ar de arranque atingir um nível baixo, mas que permita manobras de arranque.

2 — Sempre que o aparelho propulsor principal e máquinas a ele associadas, incluindo as fontes principais de alimentação de energia eléctrica, dispuserem de vários graus de comando automático ou de comando à distância e forem objecto de vigilância humana contínua a partir de um posto de comando, este posto deve ser concebido, equipado e instalado de modo que o

funcionamento das máquinas seja tão seguro e eficaz como se estivessem sob vigilância directa.

3 — Em geral, os sistemas automáticos de arranque, funcionamento e comando devem incluir dispositivos accionados manualmente que permitam neutralizar os meios automáticos, mesmo no caso de avaria de qualquer componente do sistema automático e de comando à distância.

Regra 9

Sistemas de ar comprimido

1 — Devem ser previstos meios para evitar pressões excessivas em qualquer dos elementos dos sistemas de ar comprimido e em todos os pontos em que as camisas de água e os corpos dos compressores e dos refrigeradores de ar possam estar sujeitos a sobrepressões perigosas devido a fugas provenientes dos elementos que contêm o ar comprimido. Devem ser previstos dispositivos adequados de regulação de pressão.

2 — Os principais dispositivos de arranque por ar comprimido dos motores propulsores principais de combustão interna devem ser convenientemente protegidos contra os efeitos do retorno de chama e das explosões internas nos encanamentos de ar de arranque.

3 — Todos os encanamentos de descarga dos compressores de ar de arranque devem estar directamente ligados às garrafas de ar de arranque e todos os encanamentos de ar de arranque que ligam as garrafas de ar aos motores principais e auxiliares devem ser completamente independentes do sistema de encanamentos de descarga dos compressores.

4 — Devem ser tomadas medidas para reduzir ao mínimo a entrada de óleo nos sistemas de ar comprimido e para purgar estes sistemas.

Regra 10

Sistema de combustível, óleo lubrificante e outros óleos inflamáveis

1 — Não deve ser utilizado como combustível um óleo cujo ponto de inflamação seja inferior a 60°C (prova em cadinho fechado), determinado por meio de um aparelho de medida de tipo aprovado, excepto nos geradores de emergência, caso em que o ponto de inflamação não deve ser inferior a 43°C. A Administração pode, contudo, autorizar que sejam utilizados, de uma maneira geral, combustíveis com um ponto de inflamação igual ou superior a 43°C, sob reserva de precauções especiais que considere necessárias, e na condição de não se deixar que a temperatura do local onde estes combustíveis são armazenados ou utilizados atinja um valor 10°C abaixo do ponto de inflamação dos combustíveis em questão.

2 — Devem prever-se meios seguros e eficazes para determinar a quantidade de combustível existente em cada tanque. Se forem montados tubos de sonda, as suas extremidades superiores devem estar situadas em locais seguros e munidas de meios de obturação apropriados. Podem utilizar-se indicadores de nível de vidros planos desde que sejam suficientemente espessos e estejam protegidos por uma caixa metálica e munidos de dispositivos de fecho automático. São permitidos outros meios para determinar a quantidade de combustível contido em cada tanque desde que, em caso de avaria destes meios ou de enchimento excessivo do tanque, eles não permitam que o combustível se derrame.

3 — Devem tomar-se medidas para evitar o excesso de pressão em qualquer tanque ou em qualquer dos componentes do sistema de combustível, incluindo os encanamentos de enchimento. As válvulas de segurança

e os encanamentos de respiração ou de descarga accidental devem descarregar o combustível para local seguro e de modo que não ofereça perigo.

4 — Desde que a Administração o considere necessário, os encanamentos de combustível que, quando danificados, permitiriam o derrame de veios ou de encanamentos ou local similar, devem ser instaladas válvulas nos tanques profundos, mas a manobra em caso de incêndio deve poder ser feita por meio de uma válvula suplementar montada no encanamento ou encanamentos, fora do túnel ou do local similar. Se esta válvula suplementar se encontrar num local de máquinas, ela deve ter possibilidade de ser manobrada do exterior deste local.

5 — As bombas que façam parte do sistema de combustível devem ser independentes de qualquer outro sistema e as ligações destas bombas devem estar equipadas com uma válvula de segurança de descarga eficaz, instalada em sistema de circuito fechado. Quando os tanques de combustível forem também utilizados como tanques de lastro, devem ser previstos dispositivos apropriados para isolar os circuitos de combustível dos circuitos de lastro.

6 — Não devem ser instalados tanques de combustível em locais onde eventuais derrames ou fugas possam provocar um incêndio ao caírem sobre superfícies quentes. Devem ser tomadas as necessárias precauções para evitar que o combustível sob pressão possa escapar de uma bomba, filtro ou aquecedor e entre em contacto com superfícies quentes.

7 — a) Os encanamentos de combustível e respectivas válvulas e acessórios devem ser de aço ou de outro material equivalente; no entanto, pode autorizar-se o uso restrito de tubos flexíveis nos locais em que a Administração o considere necessários. Estes tubos flexíveis e os acessórios montados nas suas extremidades devem ser suficientemente robustos e, satisfazendo os critérios considerados satisfatórios pela Administração, devendo ser fabricados ou revestidos por materiais aprovados resistentes ao fogo.

b) Sempre que necessário, os encanamentos de combustível e de óleo lubrificante devem ser munidos de blindagens ou outros dispositivos de protecção apropriados de modo a evitar, tanto quanto possível, que as fugas ou a pulverização de óleo incidam sobre superfícies quentes ou penetrem no interior das condutas de admissão de ar das máquinas. O número de uniões nos sistemas de encanamentos deve ser reduzido ao mínimo.

8 — Na medida do possível, os tanques de combustível devem fazer parte da estrutura do navio e estar situados fora dos locais de máquinas da categoria A. Quando os tanques de combustível, com excepção dos tanques do duplo fundo, tenham de estar forçosamente junto dos locais de máquinas da categoria A ou dentro destes, pelo menos uma das suas paredes verticais deve ser contígua ao limite dos locais de máquinas e deve, de preferência, ter uma superfície limite comum com os tanques de duplo fundo, quando existam; e a área da superfície limite comum com o local de máquinas deve ser tão reduzida quanto possível. Se estes tanques se encontrarem no interior dos locais de máquinas da categoria A, não devem conter combustíveis com um ponto de inflamação inferior a 60°C (teste em cadinho

fechado). Convém evitar, de uma maneira geral, o uso de tanques de combustível amovíveis nas zonas em que haja risco de incêndio e, em especial, nos locais de máquinas da categoria A. Quando forem autorizados tanques amovíveis, eles devem ser colocados sobre um tabuleiro de drenagem estanque ao combustível, de dimensões amplas e munido de um tubo de descarga adequado conduzindo a um tanque de purga de suficiente capacidade.

9 — A ventilação dos locais de máquinas deve ser suficiente para evitar em todas as condições normais de funcionamento a acumulação de vapores de hidrocarbonetos.

10 — As medidas relativas a armazenamento, distribuição e utilização do óleo destinado aos sistemas de lubrificação sob pressão devem ser as que a Administração considere satisfatórias. Nos locais de máquinas da categoria A e, tanto quanto possível, nos outros locais de máquinas, tais medidas devem obedecer, pelo menos, às disposições dos n.ºs 1, 3, 6 e 7 e, na medida em que a Administração o considere necessário, às disposições dos n.ºs 2 e 4. Isto não impede a utilização de indicadores visuais de caudal fabricados com vidro, nos sistemas de lubrificação, desde que se demonstre, por uma prova, que têm um grau de resistência ao fogo adequado.

11 — As medidas relativas à armazenagem, distribuição e utilização de óleos inflamáveis diferentes dos mencionados no n.º 10 destinados a ser usados, sob pressão, nos sistemas de transmissão de energia, nos sistemas de comando e activação e nos sistemas de aquecimento, devem ser consideradas satisfatórias pela Administração. Nos locais onde existam fontes de inflamação, tais medidas devem obedecer, pelo menos, às disposições dos n.ºs 2 e 6 e às dos n.ºs 3 e 7, no que se refere à resistência e construção.

12 — Nos tanques do pique de proa, não devem ser transportados combustível, óleo lubrificante e outros óleos inflamáveis.

Regra 11

Instalações de esgoto

1 — Deve prever-se uma instalação de esgoto eficaz que permita, em todas as condições que se encontram na prática, fazer a aspiração e o esgoto dos compartimentos estanques que não sejam nem tanques permanentes de combustível nem de água, quer o navio se encontre na sua posição normal, quer adornado. Devem prever-se, para este efeito, aspirações laterais, quando necessário. Devem ser tomadas medidas que facilitem o afluxo de água às aspirações. Contudo, a Administração pode prescindir dos dispositivos de esgoto de determinados compartimentos se entender que a segurança do navio não fica, assim, comprometida.

2 — a) Devem prever-se, pelo menos, duas bombas de esgoto accionadas mecanicamente e independentes, podendo uma delas ser accionada pela máquina principal. Pode ser utilizada, como bomba de esgoto de accionamento mecânico, uma bomba de lastro ou qualquer outra bomba de serviço geral de débito suficiente.

b) As bombas de esgoto de accionamento mecânico devem ser capazes de imprimir à água uma velocidade não inferior a 2 m/s no colector de esgoto, cujo diâmetro interno deve ser, pelo menos:

$$d = 25 + 1,68\sqrt{L(B+D)}$$

onde d é o diâmetro interno expresso em milímetros, e L , B e D são expressos em metros.

No entanto, o actual diâmetro interno do colector de esgoto principal pode ser arredondado ao tamanho normalizado mais próximo, desde que tal seja aceite pela Administração.

c) Cada uma das bombas de esgoto instaladas de acordo com as disposições da presente regra deve ter uma aspiração directa, em que uma destas bombas aspire de bombordo e a outra de estibordo das cavernas dos locais de máquinas, excepto nos navios de comprimento inferior a 75 m, para os quais bastará que só uma bomba de esgoto tenha aspiração directa às cavernas.

d) As condutas de aspiração de esgoto não devem ter um diâmetro interno inferior a 50 mm. A disposição e dimensões do sistema de esgoto devem ser tais que permitam utilizar a capacidade nominal máxima da bomba acima especificada para esgotar cada um dos compartimentos estanques situados entre as anteparas de colisão e do pique de ré.

3 — Pode ser instalado um ejector de esgoto combinado com uma bomba de água salgada de alta pressão de accionamento independente, em substituição de uma das bombas de esgoto de accionamento independente exigida na alínea a) do n.º 2, desde que a Administração considere tal arranjo satisfatório.

4 — Nos navios em que o manuseamento ou o tratamento do peixe possam provocar acumulação de água em locais fechados, devem ser previstos dispositivos de esgoto adequados.

5 — Os encanamentos de esgoto não devem atravessar os tanques de combustível líquido, lastro ou de duplo fundo, a menos que sejam encanamentos de aço reforçados.

6 — Os sistemas de esgoto e de lastro devem ser dispostos de modo a evitar que a água do mar, ou dos tanques de lastro, passe para os porões ou para os locais de máquinas, ou de um compartimento estanque para outro. A ligação do esgoto a qualquer bomba que aspire do mar, ou dos tanques de lastro, deve ser munida de uma válvula de retenção ou de uma torneira que não possa ser aberta, simultaneamente, quer para o porão e o mar, quer para as cavernas e os tanques de lastro. As válvulas das caixas de distribuição que fazem parte dos encanamentos de esgoto devem ser do tipo de retenção.

7 — Qualquer encanamento de esgoto que atravessasse uma antepara de colisão deve ser provido de meios de fecho directos, instalados na antepara com comando à distância a partir do convés de trabalho com um indicador que mostre a posição da válvula. Pode-se, no entanto, dispensar o comando à distância, se estes meios de fecho forem instalados na face de ré da antepara e estiverem bem acessíveis em todas as condições de serviço.

Regra 12

Protecção contra o ruído

Devem ser tomadas medidas que reduzam os efeitos do ruído sobre o pessoal que se encontra nos locais de máquinas para um nível que a Administração considere satisfatório⁽¹²⁾.

Regra 13

Aparelho de governo

1 — Todos os navios devem ser equipados com um aparelho de governo principal e um meio auxiliar de accionamento do leme que a Administração considere satisfatórios. O aparelho de governo principal e o meio

auxiliar de accionamento do leme devem ser concebidos de forma que, na medida do razoável e praticável, a avaria de um dos sistemas não torne o outro inoperante.

2 — Quando o aparelho de governo principal compreender duas ou mais unidades motoras idênticas, não é necessário um meio de governo auxiliar, desde que o aparelho de governo principal possa accionar o leme nas condições exigidas no n.º 10, quando uma das unidades motoras se encontre fora de serviço. Cada uma das unidades motoras deve ser alimentada por um circuito independente.

3 — A posição angular do leme, quando accionado mecanicamente, deve ser indicada na casa do leme. O indicador de ângulo do leme de um aparelho de governo de accionamento mecânico deve ser independente do sistema de comando deste.

4 — Em caso de avaria de qualquer dos sistemas motores do aparelho de governo, deve soar um alarme na casa do leme.

5 — Devem ser instalados, na casa do leme, indicadores de funcionamento dos motores que accionam os aparelhos de governo eléctricos e electro-hidráulicos. Estes circuitos e motores devem ser protegidos contra curto-circuito e equipados com um alarme de sobrecarga e um alarme de falta de tensão. Os dispositivos de protecção contra sobreintensidades, quando existam, devem entrar em acção quando a corrente for, pelo menos, igual ao dobro da corrente de plena carga do motor ou do circuito protegido e ser concebidos de modo a permitir a passagem das correntes de arranque apropriadas.

6 — O aparelho de governo principal deve ter robustez e potência suficiente para governar o navio à velocidade máxima de serviço. O aparelho de governo principal e a madre do leme devem ser projectados de forma que não sofram danos à máxima velocidade de marcha a ré ou em manobras durante as operações de pesca.

7 — O aparelho de governo principal deve ser capaz de levar o leme da posição de 35º a um bordo a 35º ao outro bordo, com o navio no calado máximo de serviço permitido e navegando à velocidade máxima de serviço em marcha a vante. O tempo para levar o leme da posição de 35º a um bordo a 30º ao outro bordo não deve ser superior a 28 s nas mesmas condições. Sempre que necessário, o aparelho de governo principal deve ser accionado mecanicamente, a fim de satisfazer estes requisitos.

8 — A unidade motora do aparelho de governo principal deve ser de um tipo que possa arrancar tanto por meio de dispositivos manuais a partir da casa do leme como automaticamente, quando a alimentação for restabelecida, após uma falta de corrente.

9 — O meio auxiliar de accionamento do leme deve ter resistência adequada e permitir governar o navio a uma velocidade de navegação aceitável e ter possibilidade de entrar rapidamente em acção em caso de emergência.

10 — O meio auxiliar de accionamento do leme deve poder levar o leme da posição de 15º a um bordo a 15º ao outro bordo em não mais de 60 s, com o navio navegando a metade da sua velocidade máxima de serviço em marcha a vante ou à velocidade de 7 nós, se esta for superior. O meio auxiliar de accionamento do leme deve ser accionado mecanicamente sempre que necessário para satisfazer estas disposições.

11 — Nos navios de comprimento igual ou superior a 75 m, os aparelhos de governo eléctricos ou electro-hidráulicos devem ser servidos por, pelo menos, dois

circuitos alimentados a partir do quadro eléctrico principal e estes circuitos devem ser tão distanciados um do outro quanto possível.

Regra 14

Dispositivos de alarme para oficiais de máquinas

Em navios de comprimento igual ou superior a 75 m, deve existir um alarme destinado aos oficiais de máquinas que possa ser accionado da casa de comando das máquinas ou da plataforma de manobra, conforme for mais conveniente, e cujo sinal se ouça claramente nos seus alojamentos.

Regra 15

Sistemas frigoríficos para conservação das capturas

1 — Os sistemas frigoríficos devem ser projectados, construídos, testados e instalados de modo a satisfazer a Administração e tendo em conta a segurança do sistema e também a emissão de clorofluorcarbonetos (CFC) ou de qualquer outra substância potencialmente destruidora da camada do ozono em quantidades ou concentrações que possam ser perigosas para as pessoas ou para o meio ambiente.

2 — Os agentes refrigerantes utilizados nos sistemas frigoríficos devem ter a aprovação da Administração. No entanto, em caso algum devem ser utilizados como agentes refrigerantes o cloreto de metilo ou CFC cujo potencial destruidor da camada do ozono seja superior a 5%, como o CFC-11.

3 — a) As instalações frigoríficas devem ser protegidas de forma eficaz contra vibrações, choques, dilatações, contracções, etc., e devem ser equipadas com um dispositivo automático de segurança que evite o aumento perigoso de temperatura e de pressão.

b) Os sistemas frigoríficos em que se utilizem agentes refrigerantes tóxicos ou inflamáveis devem ser dotados de dispositivos que permitam o esvaziamento para um local em que o refrigerante não constitua perigo para o navio ou para as pessoas de bordo.

4 — a) Todos os locais contendo máquinas frigoríficas, incluindo condensadores e reservatórios de gás que utilizem agentes refrigerantes tóxicos, devem ser separados de todos os locais adjacentes por anteparas estanques ao gás. Todos os locais que contenham máquinas frigoríficas, incluindo condensadores e reservatórios de gás, devem ser dotados de um dispositivo detector de fugas com um indicador situado fora do local, mas junto à sua entrada, um sistema de ventilação independente e um sistema de pulverização de água.

b) Quando for impossível na prática realizar este sistema de contenção de fugas por motivo das dimensões do navio, pode montar-se a instalação frigorífica no local de máquinas, com a condição de a quantidade de agente refrigerante utilizado não constituir perigo para o pessoal que nele se encontre, se toda a carga de gás se libertar, ou de se montar um alarme para assinalar uma concentração perigosa de gás, em caso de se produzir uma fuga no compartimento.

5 — Os dispositivos de alarme dos locais que contenham máquinas frigoríficas e câmaras frigoríficas devem estar ligados à casa do leme, aos postos de segurança ou às saídas de evacuação para evitar que as pessoas sejam impedidas de sair. Pelo menos uma saída de cada um destes locais deve poder ser aberta do interior. Sempre que seja possível, na prática, as saídas dos locais contendo máquinas frigoríficas que utilizem gases tóxicos ou inflamáveis não devem comunicar directamente com locais habitados.

6 — Quando um sistema frigorífico utilizar um agente refrigerante perigoso para as pessoas, devem existir, pelo menos, dois jogos de aparelhos respiratórios, um dos quais deve ser colocado em lugar acessível, em caso de fuga do agente refrigerante. Os aparelhos respiratórios que fazem parte do equipamento de combate a incêndio podem ser considerados como satisfazendo, no todo ou em parte, as presentes disposições, desde que se encontrem devidamente localizados para servir a ambos os fins. Devem ser fornecidas garrafas sobreselentes quando se utilizem aparelhos respiratórios autónomos.

7 — Devem ser afixadas a bordo do navio instruções adequadas sobre métodos de condução das instalações frigoríficas e procedimentos de emergência.

PARTE C

Instalações eléctricas (v. também a regra 3)

Regra 16

Fonte principal de energia eléctrica

1 — *a)* Sempre que a energia eléctrica constitua o único meio de assegurar os serviços auxiliares indispensáveis para a propulsão e segurança do navio, deve existir uma fonte principal de energia eléctrica a qual deve ser constituída por, pelo menos, dois geradores, um dos quais pode ser accionado pela máquina principal. A Administração pode aceitar outros dispositivos que tenham uma capacidade eléctrica equivalente.

b) A potência destes grupos de geradores deve ser tal que, mesmo no caso de paragem de um deles, seja possível assegurar os serviços referidos na alínea *a)* do n.º 6 da regra 3, excluída a potência necessária para as actividades de pesca e para o tratamento e conservação do pescado.

c) A fonte principal de energia eléctrica do navio deve ser concebida de modo que os serviços mencionados na alínea *a)* do n.º 6 da regra 3 possam ser assegurados qualquer que seja o número de rotações e sentido de rotação das máquinas propulsoras principais ou dos veios.

d) Quando existirem transformadores que sejam uma das partes essenciais do sistema de alimentação prescrito no presente número, o sistema deve ser disposto de maneira a assegurar a continuidade da alimentação.

2 — *a)* A rede de iluminação principal deve ser concebida de tal modo que um incêndio ou outro acidente que ocorra no ou nos locais que contêm a fonte principal de energia eléctrica incluindo os transformadores, quando existirem, não torne inoperante o sistema de iluminação de emergência.

b) A rede de iluminação de emergência deve ser concebida de tal modo que um incêndio ou outro acidente que ocorra no ou nos locais que contêm a fonte de energia eléctrica de emergência, incluindo os transformadores, quando existirem, não torne inoperante o sistema de iluminação principal.

Regra 17

Fonte de energia eléctrica de emergência

1 — Deve existir uma fonte autónoma de energia eléctrica de emergência instalada num local considerado satisfatório pela Administração, fora dos locais de máquinas, e disposta de modo a poder continuar a fun-

cionar na eventualidade de incêndio ou outro acidente que provoque uma avaria na instalação eléctrica principal.

2 — Tendo em atenção a corrente de arranque e a natureza transitória de determinadas cargas, a fonte de energia eléctrica de emergência deve poder alimentar, simultaneamente, durante um período não inferior a três horas:

a) A instalação de radiocomunicações de ondas métricas (VHF), exigida de acordo com as disposições das alíneas *a)* e *b)* do n.º 1 da regra 6 do capítulo IX e, se aplicáveis:

i) A instalação de radiocomunicações de ondas hectométricas (MF), exigida de acordo com as disposições das alíneas *a)* e *b)* do n.º 1 da regra 8 do capítulo IX e das alíneas *b)* e *c)* do n.º 1 da regra 9 do mesmo capítulo;

ii) A estação terrena de navio, exigida de acordo com as disposições da alínea *a)* do n.º 1 da regra 9 do capítulo IX; e

iii) A instalação de radiocomunicações de ondas hectométricas/decamétricas (MF/HF), exigida de acordo com as disposições das alíneas *a)* e *b)* do n.º 2 da regra 9 do capítulo IX e do n.º 1 da regra 10 do mesmo capítulo;

b) O equipamento de comunicações internas, sistemas de detecção de incêndio e os sinais que possam ser necessários em caso de emergência;

c) Os faróis de navegação, se forem exclusivamente eléctricos, e a iluminação de emergência:

i) Nos postos de embarque e no exterior do costado do navio;

ii) Em todos os corredores, escadas e saídas;

iii) Em locais onde estejam instaladas máquinas ou a fonte de energia eléctrica de emergência;

iv) Nos postos de segurança; e

v) Nos locais de manuseamento e tratamento do pescado; e

d) A bomba de incêndio de emergência, quando exista.

3 — A fonte de energia eléctrica de emergência pode ser um gerador ou uma bateria de acumuladores.

4 — *a)* Quando a fonte de energia eléctrica de emergência for um gerador, este deve dispor de uma fonte de alimentação de combustível independente assim como de um dispositivo de arranque eficiente, considerados satisfatórios pela Administração. A menos que o gerador de emergência disponha de um segundo sistema de arranque independente, deve proteger-se a única fonte de energia de arranque acumulada de modo a evitar o seu completo esgotamento pelo sistema de arranque automático.

b) Quando a fonte de energia eléctrica de emergência for uma bateria de acumuladores, esta deve poder suportar a carga de emergência sem necessidade de ser recarregada e sem que as variações da tensão, durante o período de descarga, ultrapassem 12% da sua tensão nominal. Em caso de falha da alimentação principal, esta bateria de acumuladores deve ligar-se automaticamente ao quadro eléctrico de emergência e alimentar, imediatamente, pelo menos os serviços mencionados nas

alíneas b) e c) do n.º 2. O quadro eléctrico de emergência deve ser munido de um comutador auxiliar que permita ligar manualmente a bateria em caso de avaria do sistema de ligação automático.

5 — O quadro eléctrico de emergência deve estar instalado tão próximo quanto possível da fonte de energia de emergência numa posição que satisfaça às disposições do n.º 1. Quando a fonte de energia de emergência for constituída por um gerador, o quadro eléctrico de emergência deve ser instalado no mesmo local que a fonte de energia de emergência, salvo nos casos em que esta disposição possa comprometer o funcionamento do quadro.

6 — As baterias de acumuladores instaladas de acordo com as disposições da presente regra devem estar situadas num local bem ventilado que não seja o que contém o quadro eléctrico de emergência. Deve ser montado, num local apropriado do quadro eléctrico principal ou na cabina de comando das máquinas, um indicador que mostre quando a bateria que constitui a fonte de energia de emergência se encontra à descarga. Em condições normais de funcionamento, o quadro eléctrico de emergência deve ser alimentado a partir de um quadro eléctrico principal por um cabo de interligação protegido no quadro eléctrico principal contra sobrecargas e curtos-circuitos. O arranjo do quadro de emergência deve ser tal que, no caso de ocorrer uma falha da alimentação principal, deve ser estabelecida automaticamente a ligação da alimentação de emergência. Quando o sistema for equipado com um dispositivo de retorno, o cabo de interligação deve também ser protegido no quadro eléctrico de emergência pelo menos contra curtos-circuitos.

7 — O gerador de emergência e o respectivo motor de accionamento, assim como a bateria de acumuladores, devem ser concebidos de modo a poderem funcionar à sua potência nominal, quer o navio se encontre na posição direita ou quando sofre um balanço transversal até 22,5º a um e outro bordo e, simultaneamente, balanço longitudinal de 10º para vante e para ré, ou com qualquer combinação de ângulos dentro destes limites.

8 — A fonte de energia eléctrica de emergência e os dispositivos automáticos de arranque devem ser construídos e dispostos de maneira a poderem ser submetidos a testes adequados, pelos membros da tripulação, quando o navio se encontre em serviço.

Regra 18

Precauções contra electrocussão, incêndio e outros acidentes de origem eléctrica ⁽¹³⁾

1 — a) As partes metálicas descobertas das máquinas e do equipamento eléctrico que estejam instaladas com carácter permanente e que não se destinem a estar sob tensão, mas que sejam susceptíveis de o estar em consequência de avaria, devem ser ligadas à massa do casco, salvo se as referidas máquinas ou equipamento:

- i) Forem alimentados a uma tensão que não ultrapasse 55 V em corrente contínua ou de um valor eficaz de 55 V entre condutores; não devem ser utilizados autotransformadores para obter esta última tensão em corrente alterna; ou
- ii) Forem alimentados, a uma tensão não superior a 250 V, por transformadores de isolamento ligados a um único aparelho de utilização; ou
- iii) Forem fabricados segundo o princípio de duplo isolamento.

b) Os aparelhos eléctricos portáteis devem trabalhar a uma tensão segura, as partes metálicas descobertas destes aparelhos, que não se destinem a estar sob tensão, mas que sejam susceptíveis de o estar em consequência de avaria, devem ser ligados à massa do casco. A Administração pode exigir precauções suplementares relativamente a gambiarras, ferramentas ou artigos semelhantes destinados a ser utilizados em locais confinados ou excepcionalmente húmidos nos quais possa haver riscos especiais por motivo de condutividade.

c) Os aparelhos eléctricos devem ser fabricados e instalados de forma que as pessoas não possam sofrer lesões corporais ao serem manipulados ou tocados em condições normais de utilização.

2 — Os quadros eléctricos principais e de emergência devem ser instalados de modo a oferecerem fácil acesso, em caso de necessidade, aos aparelhos e equipamento, sem perigo para as pessoas que deles se ocupam. As partes laterais e posterior dos quadros e, sempre que necessário, a parte da frente devem ser convenientemente protegidas. As partes descobertas condutoras, cuja tensão em relação à massa ultrapasse um valor a especificar pela Administração, não devem ser instaladas na frente de tais quadros. Sempre que necessário, deve haver tapetes ou gradeamentos não condutores na parte frente do quadro.

3 — a) Não deve ser utilizado o sistema de distribuição com retorno pelo casco para força motriz, aquecimento ou iluminação nos navios de comprimento igual ou superior a 75 m.

b) A disposição da alínea a) não impede, em condições aprovadas pela Administração, a utilização de:

- i) Sistemas de protecção catódica por diferença de potencial eléctrico;
- ii) Sistemas limitados e localmente ligados à massa; ou
- iii) Dispositivos de controlo do nível de isolamento, com a condição de a intensidade da corrente não ultrapassar 30 mA nas condições mais desfavoráveis.

c) Quando se utilizar uma rede de distribuição com retorno pelo casco, todos os subcircuitos finais (todos os circuitos ligados depois do último aparelho de protecção) devem ser a dois fios, devendo tomar-se precauções especiais consideradas satisfatórias pela Administração.

4 — a) Quando se utilizar uma rede de distribuição, principal ou secundária, para força motriz, aquecimento ou iluminação, sem ligação à massa do casco, deve existir um dispositivo que possa medir o grau de isolamento em relação à massa do casco.

b) Quando o sistema de distribuição estiver de acordo com as disposições da alínea a) e a tensão utilizada exceder os 55 V em corrente contínua ou um valor eficaz de 55 V, entre condutores, deve existir um dispositivo que possa medir continuamente o grau de isolamento em relação à massa do casco e dar um alarme sonoro ou visual quando o grau de isolamento for anormalmente baixo.

c) Os sistemas de distribuição que são alimentados a uma tensão inferior a 250 V em corrente contínua ou um valor eficaz de 250 V, entre condutores, e que tenham capacidade limitada, devem cumprir as exigências da alínea a), sempre que a Administração considere necessário.

5 — a) Salvo em circunstâncias excepcionais autorizadas pela Administração, todas as bainhas e blindagens metálicas dos cabos devem ter continuidade eléctrica e estar ligadas à massa do casco.

b) Todos os cabos eléctricos devem ser, pelo menos, do tipo não propagador de chama e devem ser instalados de modo que as referidas propriedades não se alterem. Sempre que necessário para determinadas aplicações, a Administração pode autorizar o uso de cabos de tipo especial, tais como os de radiofrequência, que não satisfaçam a estas disposições.

c) Os cabos e os condutores destinados a serviços essenciais ou de emergência, de circuitos de força, iluminação, comunicações internas ou sinais não devem, na medida do possível, atravessar cozinhas, locais de máquinas da categoria A ou outras áreas que apresentem um elevado risco de incêndio, nem lavandarias, locais de manuseamento e tratamento do pescado ou outros locais onde se verifique uma taxa de humidade elevada. Os cabos que ligam as bombas de incêndio ao quadro de emergência devem ser de tipo resistente ao fogo quando atravessarem zonas de elevado risco de incêndio. Sempre que isso seja possível na prática, todos estes cabos devem ser instalados de forma a evitar que sejam danificados por aquecimento das anteparas causado por incêndio num local adjacente.

d) Sempre que se instalem cabos em locais onde haja risco de incêndio ou de explosão, no caso de ocorrer uma avaria de origem eléctrica, devem tomar-se precauções especiais contra tais riscos considerados satisfatórios pela Administração.

e) Os cabos eléctricos devem ser fixados de modo a evitar o desgaste por atrito ou qualquer outra deterioração.

f) Os terminais e junções de todos os condutores devem ser feitos de modo a conservar as propriedades iniciais do cabo nos domínios eléctrico e mecânico do ponto de vista da não propagação da chama e, quando for caso disso, da aptidão para resistir ao fogo.

g) Os cabos a instalar nos compartimentos refrigerados devem poder suportar baixas temperaturas e humidade elevada.

6 — a) Os circuitos devem ser protegidos contra curtos-circuitos. Devem também ser protegidos contra sobrecargas, salvo nos casos previstos na regra 13 e quando a Administração o autorize a título excepcional.

b) O calibre ou a regulação apropriada do dispositivo de protecção contra sobrecargas destinado a cada circuito deve estar permanentemente indicado no ponto onde tenha sido instalado tal dispositivo.

7 — Os aparelhos de iluminação devem ser instalados de modo a não provocar aumentos de temperaturas que possam danificar os cabos e a impedir um aquecimento excessivo do material circundante.

8 — Os circuitos de iluminação ou de força motriz que terminem num local que apresente risco de incêndio ou de explosão devem ser dotados de interruptores com isolamento colocados fora de tais locais.

9 — a) O compartimento onde está situada uma bateria de acumuladores deve ser construído e ventilado de forma considerada satisfatória pela Administração.

b) Não deve ser permitida, nestes compartimentos, a instalação de material eléctrico ou outro que possa constituir uma fonte de ignição de vapores inflamáveis, excepto nos casos previstos no n.º 10.

c) Uma bateria de acumuladores não deve ser instalada em locais habitados, a menos que seja colocada num receptáculo hermeticamente fechado.

10 — Em locais onde possam acumular-se misturas inflamáveis e em compartimentos principalmente destinados a instalar uma bateria de acumuladores, não

deve ser instalado nenhum equipamento eléctrico, a menos que a Administração entenda que ele seja:

- a) Indispensável para fins operacionais;
- b) De tipo que não possa provocar a inflamação da mistura considerada;
- c) Apropriado para o local considerado; e
- d) Exista um certificado de aprovação para utilização segura numa atmosfera contendo poeiras, vapores ou gases susceptíveis de se encontrarem a bordo.

11 — Devem ser montados pára-raios em todos os mastros e mastaréus de madeira. Nos navios construídos em materiais não condutores, os pára-raios devem ser ligados, por condutores apropriados, a uma chapa de cobre fixada no casco do navio bastante abaixo da linha de água.

PARTE D

Locais de máquinas periodicamente não atendidas (v. também regra 3)

Regra 19

Segurança contra incêndios

Prevenção de incêndio

1 — Deve prestar-se uma atenção especial aos encanamentos de combustível de alta pressão. Quando as condições práticas o permitirem, os combustíveis que se libertem, por fuga, destes sistemas de encanamentos devem ser conduzidos para um tanque de purgas apropriado com alarme de nível alto.

2 — Sempre que os tanques de serviço diário de combustível sejam de enchimento automático ou com comando à distância, devem existir meios para evitar derrames. Devem tomar-se precauções semelhantes em relação a todos os outros aparelhos destinados a tratar automaticamente líquidos inflamáveis como, por exemplo, depuradores de combustível, que devem, sempre que as condições práticas o permitam, ser instalados num local especial reservado aos depuradores e seus aquecedores.

3 — Sempre que os tanques de serviço diário de combustível ou os tanques de decantação forem munidos de dispositivos de aquecimento, deve instalar-se um alarme de alta temperatura se existir a possibilidade de se ultrapassar o ponto de inflamação do combustível.

Deteção de incêndio

4 — Deve ser instalado, nos locais de máquinas, um sistema de detecção de incêndio aprovado, baseado num princípio de autocontrolo, com meios que permitam testá-lo periodicamente.

5 — O sistema de detecção deve activar alarmes, simultaneamente, sonoros e luminosos na ponte de comando e num número de locais apropriados suficiente para que possam ser ouvidos e observados pelas pessoas a bordo, quando o navio se encontrar no porto.

6 — O sistema de detecção de incêndio deve ser alimentado automaticamente por uma fonte de energia de emergência, em caso de avaria da fonte de energia principal.

7 — Os motores de combustão interna de potência igual ou superior a 2500 kW devem ser equipados com detectores de excesso de vapores de óleo que possam

formar-se no cárter ou de detectores de elevação de temperatura das chumaceiras do motor ou dispositivos equivalente.

Combate a incêndios

8 — Deve existir um sistema fixo de extinção de incêndio considerado satisfatório pela Administração e que obedeça às disposições das regras 22 e 40 do capítulo v.

9 — Nos navios de comprimento igual ou superior a 75 m, devem ser tomadas as medidas necessárias para garantir uma alimentação de água imediata ao colector de incêndio, quer:

- a) Através de comandos à distância de arranque de uma das bombas de incêndio principais, a partir da ponte de comando e do posto de combate a incêndios, quando exista; quer
- b) Mantendo o colector de incêndio permanentemente sob pressão, tendo em conta os riscos de congelação ⁽¹⁴⁾.

10 — A Administração deve assegurar-se de que a manutenção da integridade ao fogo dos locais de máquinas são satisfatórios, de que a localização e centralização dos comandos da instalação de extinção de incêndio e dos dispositivos de paragem mencionados na regra 24, como, por exemplo, da ventilação, das bombas de combustível, etc., e pode exigir dispositivos de extinção de incêndio, aparelhos de combate a incêndio e aparelhos respiratórios em adição aos que são exigidos no capítulo v.

Regra 20

Protecção contra alagamento

1 — As cavernas dos locais de máquinas devem ser providos de um alarme de nível alto que permita dar conhecimento de qualquer acumulação de líquidos com ângulos normais de caimento e de adorno. O sistema de detecção deve accionar um alarme sonoro e visual nos lugares onde se mantenha uma vigilância contínua.

2 — Os comandos de qualquer válvula que sirva uma tomada de água do mar assim como qualquer descarga situada abaixo da linha de água ou sistema de ejeção de esgoto, devem estar localizados de modo que se disponha de tempo suficiente para manobrar a válvula, no caso de entrada de água para o local.

Regra 21

Comunicações

Nos navios de comprimento igual ou superior a 75 m, um dos dois meios de comunicação independentes mencionados na regra 7 deve ser um meio fiável de comunicação oral. Deve também existir um meio fiável de comunicação oral entre a ponte de comando aos alojamentos dos oficiais de máquinas.

Regra 22

Sistema de alarme

1 — Deve existir um sistema de alarme que alerte para qualquer deficiência que requeira atenção.

2 — a) O sistema de alarme deve activar um sinal sonoro no local de máquinas e indicar visualmente num local adequado cada um dos alarmes distintos que se produza.

b) O sistema de alarme deve ter uma ligação aos alojamentos dos oficiais de máquinas, através de um comutador que permita a ligação a um dos camarotes ou a um local de reunião dos oficiais de máquinas, quando exista. A Administração pode autorizar outros arranjos que ofereçam uma segurança equivalente.

c) Deve existir um alarme que alerte os oficiais de máquinas assim como o pessoal de quarto na ponte de comando, no caso de um sinal de alarme não ter recebido atenção num determinado espaço de tempo fixado pela Administração.

d) Na ponte de comando, deve funcionar um alarme sonoro e visual em todas as situações que exijam a intervenção do responsável de quarto ou que devam merecer a sua atenção.

e) O sistema de alarme deve ser, tanto quanto possível, à prova de avarias.

3 — O sistema de alarme deve ser:

- a) Alimentado em permanência e munido de um dispositivo de ligação automática a uma fonte de energia de reserva, para o caso de falha da alimentação; e
- b) Activado por qualquer falha da alimentação normal de energia.

4 — a) O sistema de alarme deve ser capaz de assinalar simultaneamente mais de uma avaria e a aceitação de um alarme não deve provocar o cancelamento de outro.

b) Quando uma condição de alarme for aceite no local mencionado na alínea a) do n.º 2 deve ser indicado nos locais onde se deu o alarme que ele foi aceite. Os sinais sonoros devem continuar a funcionar até o alarme ter sido aceite e os visuais devem manter-se até a deficiência ter sido corrigida. Todos os dispositivos de alarme devem voltar automaticamente à posição correspondente ao estado de funcionamento normal, logo que a deficiência tiver sido corrigida.

Regra 23

Disposições especiais aplicáveis às máquinas, caldeiras e instalações eléctricas

1 — Em navios de comprimento igual ou superior a 75 m, a fonte principal de energia eléctrica deve obedecer às seguintes condições:

- a) Quando a energia eléctrica for normalmente fornecida por um gerador, devem existir medidas apropriadas de redução de carga eléctrica para garantir a continuidade da alimentação dos serviços necessários à propulsão e ao governo do navio. Para atender aos casos de avaria do gerador de serviço, deve prever-se o arranque e a ligação automática, ao quadro principal, de um gerador de reserva com uma potência suficiente para permitir a propulsão e o governo do navio assim como efectuar novamente o arranque automático das máquinas auxiliares essenciais, com sequência programada, se necessário. A Administração pode autorizar a utilização de dispositivos de arranque comandados à distância (manualmente) e de ligação do gerador de reserva ao quadro principal assim como de dispositivos para arrancar novamente à distância as máquinas auxiliares essenciais; e
- b) Quando a energia eléctrica for fornecida, em condições normais, por mais de um gerador em funcionamento simultâneo, devem existir meios,

por exemplo, uma redução da carga eléctrica, que garantam que em caso de avaria de um dos geradores, os outros continuem a funcionar sem sobrecarga, para permitir a propulsão e o governo do navio.

2 — Quando se exija que outras máquinas auxiliares indispensáveis para a propulsão sejam instaladas em duplicado, elas devem ser munidas de dispositivos de comutação automática que permitam transferir a sua função para uma máquina de reserva. A comutação automática deve provocar o funcionamento de um alarme.

3 — Devem existir sistemas de comando automático e de alarme que obedeçam às seguintes condições:

- O sistema de comando deve ser concebido de modo que os serviços necessários ao funcionamento do aparelho propulsor principal e dos seus auxiliares sejam assegurados por meio dos dispositivos automáticos;
- Devem existir meios que permitam manter a pressão do ar de arranque a um nível adequado quando se utilizarem motores de combustão interna para a propulsão principal;
- Deve existir um sistema de alarme de acordo com as disposições da regra 22 para todos os valores importantes da pressão, temperatura, níveis de líquidos, etc.; e
- Quando for conveniente, os quadros de alarme e os instrumentos destinados a indicar as avarias que tenham provocado um alarme devem ser instalados num local central apropriado.

Regra 24

Sistemas de segurança

Deve existir um sistema de segurança que, em caso de deficiência grave de funcionamento das máquinas ou das caldeiras que constitua um perigo imediato, desencadeie a paragem automática da parte ameaçada da instalação e faça soar um alarme. O aparelho propulsor não deve parar automaticamente, salvo quando existir risco de avaria grave, colapso completo ou explosão. Quando existir um dispositivo para neutralizar a paragem do aparelho propulsor principal, ele deve ser concebido de maneira a não poder ser accionado inadvertidamente. Deve haver um indicador visual que permita constatar se este dispositivo foi ou não accionado.

CAPÍTULO VII

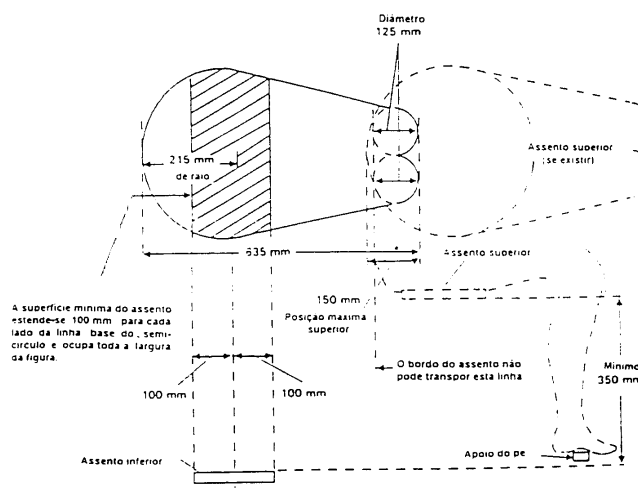
PARTE C

Regra 17

2 — Lotação das embarcações salva-vidas:

- As embarcações salva-vidas não podem ter lotação superior a 150 pessoas;
- A lotação máxima de uma embarcação salva-vidas deve ser igual ou inferior:
 - Ao número de pessoas embarcadas com peso médio de 75 kg, envergando coletes de salvação e sentadas normalmente, sem interferirem com o meio de propulsão e o funcionamento do equipamento; ou

- Ao número de lugares que se obtêm de acordo com a disposição dos assentos conforme mostra a figura 1. O tracejado pode ser sobreposto como está indicado, desde que sejam instalados apoios para os pés e haja suficiente espaço para as pernas e a separação vertical entre os assentos superiores e inferiores seja, pelo menos, de 350 mm;



- Os assentos das embarcações salva-vidas devem estar claramente identificados.

(¹) V. apêndice 1 da recomendação sobre estabilidade intacta dos navios de pesca, adoptada pela Resolução A.168(ES.IV), e do Código de Regras Práticas Relativas à Exactidão da Informação da Estabilidade para Navios de Pesca, adoptado pela Organização pela Resolução A.267(VIII).

(²) V. a recomendação sobre critério de mau tempo para navios de pesca de comprimento igual ou superior a 24 m, adoptada pela Organização através da Resolução A.685(17).

(³) V. as orientações sobre o método de cálculo do efeito da água embarcada no convés contida na recomendação 1 do anexo 3 da Acta Final da Conferência.

(⁴) Para as áreas de navegação onde possa ocorrer acumulação de gelo e para as quais se proponha uma modificação dos valores para a acumulação de gelo, v. as orientações relativas à acumulação de gelo que constam da recomendação 2 do anexo 3 da Acta Final da Conferência.

(⁵) V. linhas de orientação sobre cadernos de estabilidade contidos na recomendação 3 do anexo 3 da Acta Final da Conferência.

(⁶) V. o Código de Regras Práticas sobre o Rigor das Informações de Estabilidade a Fornecer aos Navios de Pesca, adoptado pela Organização pela Resolução A.267(VIII).

(⁷) V. o apêndice v da recomendação relativa à estabilidade intacta de navios de pesca, adoptada pela Organização pela Resolução A.168(ES.IV), como emendada pela Resolução A.268(VII).

(⁸) V. linhas de orientação sobre o método de cálculo da altura de proa contidas na recomendação 4 do anexo 3 da Acta final da Conferência.

(⁹) V. linhas de orientação sobre cálculos de compartimentação e cálculos de estabilidade em avaria contidas na recomendação 5 do anexo 3 da Acta Final da Conferência.

(¹⁰) V. também a recomendação publicada pela Comissão Electrotécnica Internacional e, em especial, a publicação 92, *Instalações Eléctricas a Bordo dos Navios*.

(¹¹) V. a recomendação sobre requisitos e informações existentes a bordo dos navios sobre manobras, adoptada pela Organização pela Resolução A.601(15).

(¹²) V. o Código sobre Níveis de Ruído a Bordo de Navios, adoptado pela organização pela Resolução A.468(XII).

(¹³) V. regra 23, «Precauções contra electrocussão, incêndio e outros acidentes de origem eléctrica», da recomendação relativa a regras aplicáveis às máquinas e instalações eléctricas a bordo de navios de passageiros e de carga, adoptada pela Organização pela Resolução A.325 (IX).

(¹⁴) V. as instruções sobre precauções a tomar contra a congelação dos colectores de incêndio constantes da recomendação 6 do anexo 3 da Acta Final da Conferência.»

Artigo 2.º

Para efeitos do disposto no anexo I do Decreto-Lei n.º 248/2000, de 3 de Outubro, por «Administração do Estado de bandeira» deve entender-se a entidade competente tal como vem definida no n.º 8 do artigo 2.º do referido diploma.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 11 de Outubro de 2001. — *António Manuel de Oliveira Guterres — Jaime José Matos da Gama — Rui Eduardo Ferreira Rodrigues Pena — Eduardo Luís Barreto Ferro Rodrigues — António Luís Santos Costa — Luís Manuel Capoulas Santos.*

Promulgado em 15 de Novembro de 2001.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 26 de Novembro de 2001.

O Primeiro-Ministro, em exercício, *Guilherme d'Oliveira Martins.*

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, DO DESENVOLVIMENTO RURAL E DAS PESCAS

Decreto-Lei n.º 307/2001

de 6 de Dezembro

A Lei n.º 158/99, de 14 de Setembro (lei de bases do interprofissionalismo florestal), prevê no artigo 6.º a criação do Conselho das Organizações Interprofissionais Florestais (COIF), enquanto órgão consultivo do ministro competente, designadamente nas matérias enunciadas no seu artigo 2.º

Encontra-se actualmente harmonizado por força do Decreto-Lei n.º 166/2000, de 5 de Agosto, alterado pelo Decreto-Lei n.º 260/2001, de 25 de Setembro, o regime da generalidade dos órgãos consultivos do Ministério da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas (MADRP), designadamente quanto às correspondentes regras de funcionamento e aos critérios de representatividade das organizações que os integram. Neste contexto, o Conselho Consultivo Florestal (CCF) foi já assumido como o órgão centralizador de consulta para as questões florestais e para a auscultação da generalidade dos interesses e das sensibilidades representativas deste sector.

Constituindo o COIF um órgão de consulta para as questões conexas com os mercados e os produtos da floresta e dos espaços a ela associados, justifica-se enquadrar a respectiva regulamentação na coerência das estruturas consultivas do MADRP, atentas as respectivas áreas sectoriais de competência, pelo que, embora mantida a sua autonomia funcional, é o mesmo institucionalizado como secção especializada do CCF.

Pelo presente diploma visa-se, assim, regular o COIF nas respectivas competências e regime de funcionamento, inserindo-o, para tanto, no acervo dos órgãos consultivos do MADRP e no âmbito do quadro uniformizador estabelecido no Decreto-Lei n.º 166/2000, de 5 de Agosto.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas.

Assim:

No desenvolvimento dos artigos 6.º e 14.º da Lei n.º 158/99, de 14 de Setembro, e nos termos da alínea c)

do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta, para valer como lei geral da República, o seguinte:

Artigo 1.º

Alteração

Os artigos 15.º e 16.º do Decreto-Lei n.º 166/2000, de 5 de Agosto, passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 15.º

[...]

- 1 —
- 2 —
- a)
- b)
- c)
- d) O reconhecimento das organizações interprofissionais florestais e a sua revogação;
- e) A aprovação dos acordos a que se refere o n.º 2 do artigo 7.º da Lei n.º 158/99, de 14 de Setembro, e demais legislação complementar;
- f) [Anterior alínea d).]

Artigo 16.º

[...]

- 1 —
- a)
- b)
- c)
- d)
- e)
- f)
- g)
- h)
- i)
- j)
- l)
- m)
- n)
- o)
- p)
- q) Dois representantes das organizações interprofissionais florestais reconhecidas.
- 2 —
- a)
- b)
- c) Os membros efectivos e suplentes a que se refere a alínea q) serão propostos pelo COIF.
- 3 —»

Artigo 2.º

Aditamento

São aditados ao Decreto-Lei n.º 166/2000, de 5 de Agosto, os artigos 16.º-A e 16.º-B, com a seguinte redacção:

«Artigo 16.º-A

Secções especializadas

Sem prejuízo do disposto no artigo 4.º, é desde já regulado o Conselho das Organizações Interprofissionais Florestais, adiante designado por COIF, que constitui uma secção especializada do CCF e cujas com-