
Decreto-lei nº 63/2018

de 12 de dezembro

Considerando que a responsabilidade pelo controlo da conformidade dos navios com as normas internacionais de segurança, de prevenção da poluição e de condições de vida e de trabalho a bordo dos navios incumbe, em primeiro lugar, ao Estado de bandeira.

Apoiando-se, na medida do necessário, em organizações reconhecidas, o Estado de bandeira garante plenamente a eficácia das inspeções e vistorias efetuadas no âmbito da

emissão dos certificados pertinentes. A responsabilidade pela manutenção do estado do navio e do seu equipamento, depois de realizadas as vistorias para cumprimento dos requisitos das convenções aplicáveis ao navio, compete à companhia do navio.

Todavia, verifica-se que, um certo número de Estados de bandeira, descuram gravemente a aplicação e o cumprimento das normas internacionais. Por conseguinte, como segunda linha de defesa contra os navios que não obedecem às normas internacionais, surgiu a necessidade de existir um outro nível de controlo da conformidade com as normas internacionais de segurança, de prevenção da poluição e de condições de vida e de trabalho a bordo dos navios, o qual é assegurado, tal como previsto nos instrumentos internacionais, pelo Estado do porto. Importa clarificar que as inspeções realizadas pelo Estado de porto não substituem, em nenhum momento, as responsabilidades que cabem ao Estado de bandeira.

O conceito do Controlo pelo Estado do porto (PSC) foi introduzido pela Organização Marítima Internacional (IMO) através da sua Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos de 1978 (Convenção STCW). O artigo X da Convenção STCW exige que as Partes ao acordo apliquem os requisitos STCW a todos os navios que escalem os seus portos de modo que não haja desvantagem competitiva para os navios que arvoram bandeira de estados que não são Parte à Convenção.

Este princípio sustenta agora muitos dos regulamentos da IMO, e o PSC tornou-se um elemento essencial do cumprimento internacional das normas regulamentares, e objetiva essencialmente eliminar os navios sub-standards.

Reconhecendo que uma abordagem harmonizada na realização, pelos Estados da região Central e Oeste Africana, das inspeções pelo Estado do porto aos navios que escalem os seus portos evitará distorções da concorrência e que a existência de um quadro jurídico regional, harmonizando os procedimentos dessas inspeções, é fundamental para assegurar a aplicação uniforme dos princípios de segurança da navegação e de prevenção da poluição que estão no âmago das políticas regionais de transportes e de ambiente, surgiu em 1999 o Memorando De Entendimento Sobre o Controlo do Estado do Porto Para a Região Oeste e Central Africana, mais conhecido por ABUJA MOU, relativa à aplicação, aos navios que escalem os portos da desta região africana ou naveguem em águas sob jurisdição desses Estados, das normas internacionais respeitantes à segurança da navegação, à prevenção da poluição e às condições de vida e de trabalho a bordo dos navios (inspeção pelo Estado do porto).

A carta de aceitação de Abuja Mou por parte de Cabo Verde foi enviada ao secretariado daquela organização em 17 de agosto de 2015, e em 26 de agosto obteve-se o reconhecimento oficial de que Cabo Verde passou a ser membro integral do memorando. O Governo de Cabo Verde aprovou o Memorando de Entendimento sobre o Controlo do Porto para as Regiões Oeste e Central Africana recentemente, através do Decreto n.º 9/2018, de 31 de maio.

Importa, no entanto, ao abrigo do presente diploma, instituir as regras do Estado do porto no âmbito de ABUJA MOU, bem como os critérios comuns para a inspeção pelo Estado o porto de navios estrangeiros que escalem portos e fundeadouros nacionais.

Assim,

No uso da faculdade conferida pela alínea a) do n.º 2 do artigo 204.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

Objeto

O presente diploma institui as regras do Estado do porto no âmbito do Memorando de Entendimento Sobre o Controlo do Estado do Porto para a Região Oeste e Central Africana (Abuja MOU) e estabelece ainda os critérios comuns para a inspeção pelo Estado do porto de navios estrangeiros que escalem portos e fundeadouros nacionais, bem como os procedimentos de inspeção, detenção e informação a observar pelas autoridades nacionais competentes neste âmbito.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. O presente diploma aplica-se a qualquer navio estrangeiro que escale um porto ou um fundeadouro nacional para efetuar uma interface navio/porto, bem como à respetiva tripulação.

2. Relativamente aos navios de arqueação bruta abaixo do limite estipulado nas convenções, são aplicadas as disposições das convenções relevantes e, na medida em que nenhuma convenção seja aplicável, são tomadas as medidas necessárias para garantir que tais navios não representam um perigo manifesto para a segurança, a saúde ou o ambiente, observando-se para este efeito as orientações estabelecidas no anexo I do Abuja MOU, reproduzidas no anexo I ao presente diploma e que dele faz parte integrante.

3. O presente diploma não se aplica às embarcações de pesca, aos navios de guerra e às unidades auxiliares da marinha de guerra, aos navios de madeira de construção primitiva, aos navios do Estado de carácter não comercial e às embarcações de recreio não utilizadas com fins comerciais.

4. As medidas adotadas para efeitos do disposto no presente diploma não conduzem à redução do nível geral de proteção dos marítimos em vigor em Cabo Verde, ao abrigo do direito social nos domínios abrangidos pelo presente diploma.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente diploma, entende-se por:

- a) «Autoridade competente», o Instituto Marítimo e Portuário (IMP) como autoridade responsável pela inspeção pelo Estado do porto, em conformidade com o presente diploma;
- b) «Base de dados das inspeções» ou «(AMIS)», o sistema de informação que contribui para a aplicação do regime de inspeção pelo Estado do porto na região do Abuja MOU, referente aos dados relativos às inspeções efetuadas na região do Abuja MOU;
- c) «Certificado de classe», um documento emitido para atestar a conformidade com a regra 3-1 da parte A-1 do Capítulo II-1 da SOLAS 74;
- d) «Certificado estatutário», a certificação emitida pelo Estado de bandeira ou em seu nome, em conformidade com as convenções referidas no artigo 4.º.
- e) «Certificado de trabalho marítimo», o certificado referido na regra 5.1.3 da Convenção do Trabalho Marítimo, 2006 (MLC 2006);

- f) «Companhia», o proprietário de um navio, o gestor de navios, o afretador em casco nu ou qualquer outra organização ou pessoa que tenha assumido perante o proprietário a responsabilidade pela operação do navio e que ao fazê-lo concordou em cumprir todos os deveres e obrigações impostos pelo Código Internacional para a Gestão da Segurança (ISM);
- g) «Declaração de conformidade do trabalho marítimo», a declaração referida na regra 5.1.3 da MLC 2006;
- h) «Denúncia», qualquer informação ou relatório apresentados por uma pessoa ou organização com interesse legítimo na segurança do navio, nomeadamente com interesse no que respeita aos riscos para a segurança ou a saúde da tripulação, às condições de vida e de trabalho a bordo e à prevenção da poluição;
- i) «Detenção», o ato que resulta de uma avaliação técnica inspetiva e que consiste na proibição formal de um navio sair para o mar devido a deficiências detetadas nos termos e para os efeitos do presente diploma que, isolada ou conjuntamente, possam pôr em risco a segurança da navegação, as condições de vida e de trabalho a bordo ou a proteção do meio ambiente;
- j) «Enquadramento e procedimento do sistema voluntário de auditoria dos Estados membros da Organização Marítima Internacional (OMI)», a Resolução A.974(24) da Assembleia da (OMI);
- k) «Hora de chegada de um navio a um porto ou fundeadoiro (ATA)», hora a que o navio atraca a um cais ou fundeia num fundeadoiro para operar, a qual é registada pelo comandante no diário de navegação;
- l) «Hora de saída de um navio de um porto ou fundeadoiro (ATD)», hora a que um navio larga de um cais ou suspende o ferro de um fundeadoiro em que esteve a operar, com o fim de se dirigir a outro porto ou fundeadoiro, a qual é registada pelo comandante no diário de navegação;
- m) «Inspeção expandida», uma inspeção que incida, pelo menos, sobre os elementos enumerados no anexo VIII do presente diploma, que dele faz parte integrante, podendo incluir uma inspeção mais detalhada, sempre que existam motivos inequívocos em conformidade com o artigo 16.º;
- n) «Inspeção inicial», a visita de um inspetor a um navio para verificar o cumprimento das convenções e regulamentos pertinentes e que inclua, pelo menos, as verificações impostas pelo artigo 15.º;
- o) «Inspeção mais detalhada», uma inspeção em que o navio, o seu equipamento e a sua tripulação são, no todo ou em parte, conforme apropriado, sujeitos a um exame aprofundado, nas circunstâncias previstas no artigo 16.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;
- p) «Inspetor», o inspetor de navios designado pelo Instituto Marítimo Portuário a efetuar a inspeção pelo Estado do porto, que cumpra os requisitos estabelecidos na parte A do anexo XII do presente diploma e que dele faz parte integrante;
- q) «Interface navio/porto», as interações que ocorrem quando um navio é direta e imediatamente afetado por atividades que implicam o movimento de pessoas ou mercadorias, ou a prestação de serviços portuários, de ou para o navio;
- r) «Interrupção de uma operação», a proibição de um navio prosseguir uma operação em resultado de deficiências detetadas que, isolada ou conjuntamente, tornem perigosa a continuação da mesma;
- s) «Motivos inequívocos», quando, no entendimento do inspetor, existem elementos de prova que justifiquem uma inspeção mais detalhada do navio, do seu equipamento ou da sua tripulação;
- t) «Navio», qualquer navio de mar, de bandeira não nacional, a que se apliquem uma ou mais convenções referidas no artigo 4.º;
- u) «Navio num fundeadoiro», um navio num porto ou noutra zona sob jurisdição de um porto, mas não atracado, e que efetua uma interface navio/porto;
- v) «Organização reconhecida», uma sociedade classificadora ou qualquer outra organização privada, que assuma tarefas regulamentares em nome da administração do Estado de bandeira;
- w) «Abuja MOU», o Memorando do Acordo de Abuja para a inspeção de navios pelo Estado do porto, com carta de aceitação por parte do governo de Cabo Verde assinada em 17 de agosto de 2015;
- y) «Período noturno», corresponde ao período entre as 22 horas e as 7 horas;
- y) «Queixa», qualquer informação apresentada por um marítimo, por uma organização profissional, associação, sindicato ou, de uma forma geral, por qualquer pessoa com interesse na segurança do navio, relativa aos riscos para a segurança ou saúde dos marítimos a bordo;
- z) «Quota-parte de inspeções de Cabo Verde», corresponde ao número de navios distintos que fazem escala nos portos nacionais, relativamente à soma do número de navios distintos que fazem escala nos portos de países signatários do Abuja MOU;
- aa) «Recusa de acesso», uma decisão, comunicada ao comandante de um navio, à companhia responsável pelo navio e ao Estado de bandeira do navio, notificando-os de que é proibido ao navio aceder a todos os portos e fundeadouros do país;
- bb) «Região do Abuja MOU», a área geográfica em que os signatários do Abuja MOU efetuam inspeções no contexto do Abuja MOU;

Artigo 4.º

Convenções

1. Para efeitos do disposto no presente diploma, entende-se por «convenções», as seguintes convenções, bem como os respetivos protocolos e alterações, e os códigos conexos com carácter vinculativo, na sua versão atualizada:

- a) A Convenção Internacional das Linhas de Carga, de 1966 (LL 66);
- b) A Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios, de 1969 (ITC 69);
- c) A Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, de 1972 (COLREG 72);

- d) A Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, de 1973, e o seu Protocolo, de 1978 (MARPOL 73/78);
- e) A Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974 (SOLAS 74);
- f) A Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos, de 1978 (STCW 78/emendada);
- g) A Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos Devidos à Poluição por Hidrocarbonetos, 1992 (CLC 92);
- h) A Convenção do Trabalho Marítimo, 2006 (MLC 2006);
- i) A Convenção Internacional Relativa ao Controlo dos Sistemas Antivegetativos Nocivos nos Navios, 2001 (AFS 2001);
- j) A Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil por Danos resultantes da Poluição causada por Combustível de Bancas, 2001 (Bancas 2001).

2. Todas as referências feitas no presente diploma a convenções desde que já tenham sido aprovadas e estejam vigentes, códigos internacionais e resoluções, inclusive no que respeita a certificados e outros documentos, são consideradas como sendo referências às versões atualizadas dessas convenções, códigos internacionais e resoluções.

CAPÍTULO II INSPEÇÕES

Secção I

Perfil do inspetor e seleção de navios para inspeção

Artigo 5.º

Perfil profissional dos inspetores

1. As inspeções realizadas ao abrigo do presente diploma só podem ser efetuadas por inspetores autorizados pelo IMP a efetuar a inspeção pelo Estado do porto.

2. Antes de autorizar o inspetor a efetuar as inspeções, o IMP verifica, inicial e periodicamente, a sua competência e a observância dos critérios mínimos referidos no anexo XII, à luz do regime harmonizado para a formação e avaliação das competências.

3. Cada inspetor deve ser portador de um cartão de identificação emitido pelo IMP em conformidade com a parte B do anexo XII.

Artigo 6.º

Perfil de risco de um navio

1. A todos os navios que façam escala num porto ou fundeadouro nacional, registados no AMIS, é atribuído um perfil de risco que determina a respetiva prioridade para inspeção, os intervalos entre as inspeções e o âmbito das inspeções.

2. O perfil de risco de um navio é determinado por uma combinação de parâmetros de risco genéricos e históricos, estabelecidos do seguinte modo:

- a) Os parâmetros genéricos baseiam-se no tipo e idade do navio, no desempenho do Estado de bandeira, organizações reconhecidas envolvidas e no desempenho da companhia em conformidade com a parte I.1. do anexo II e com o anexo III ao presente diploma e que dele fazem parte integrante.
- b) Os parâmetros históricos baseiam-se no número de deficiências e detenções ocorridas durante um determinado período em conformidade com a parte I.2. do anexo II e com o anexo III.

Artigo 7.º

Frequência das inspeções

Os navios que fazem escala em portos ou fundeadouros nacionais são submetidos a inspeções periódicas ou a inspeções adicionais, a efetuar pelo IMP fixadas do seguinte modo:

- a) Os navios são submetidos a inspeções periódicas a intervalos preestabelecidos em função do respetivo perfil de risco em conformidade com a parte I do anexo II, sendo que o intervalo entre as inspeções periódicas aumenta à medida que o risco diminui, não podendo este intervalo exceder os seis meses no caso de navios com um perfil de alto risco;
- b) Os navios são submetidos a inspeções adicionais, independentemente do tempo decorrido desde a última inspeção periódica:
 - i) Obrigatoriamente, quando se verifiquem os fatores prevaletentes enumerados na parte II.2A do anexo II;
 - ii) Quando se verifiquem os fatores imprevistos enumerados na parte II.2B do anexo II, ficando a decisão de levar a cabo essa inspeção adicional sujeita à avaliação técnica do IMP.

Artigo 8.º

Seleção de navios para inspeção

1. As inspeções previstas no presente diploma são efetuadas por inspetores do IMP, em conformidade com o método de seleção descrito neste artigo e com as disposições do anexo II.

2. O IMP seleciona os navios para inspeção com base no respetivo perfil de risco, tal como descrito na parte I do anexo II e ainda quando surjam fatores prevaletentes ou imprevistos em conformidade com as partes II.2A e II.2B do anexo II.

3. Os navios sujeitos a inspeção obrigatória, ou navios da «Prioridade I», são selecionados pelo IMP de acordo com o método de seleção descrito na parte II.3A do anexo II.

4. Os navios elegíveis para inspeção, ou navios da «Prioridade II», são selecionados de acordo com a parte II.3B desse anexo II.

Secção II

Obrigações de inspeção e modalidades do cumprimento dessa obrigação

Artigo 9.º

Obrigações de inspeção anual

É estabelecida uma obrigação de inspeção anual, nos termos da qual o IMP:

- a) Inspecciona todos os navios da «Prioridade I», tal como referido no n.º 3 do artigo anterior, que façam escala nos portos e fundeadouros nacionais;
- b) Efetua anualmente um número total de inspeções de navios da «Prioridade I» e da «Prioridade II», tal como referido nos n.ºs 3 e 4 do artigo anterior, correspondente, pelo menos, à quota-parte anual do número de inspeções atribuído a Cabo Verde.

Artigo 10.º

Modalidades do cumprimento da obrigação de inspeção

1. Considera-se cumprida a obrigação de inspeção anual, estabelecida na alínea a) do artigo anterior desde que o número de inspeções não realizadas não exceda os seguintes valores:

- a) 5 % do número total dos navios da «Prioridade I» com perfil de alto risco que fazem escala nos portos e fundeadouros nacionais;
- b) 10 % do número total dos navios da «Prioridade I» sem perfil de alto risco que fazem escala nos portos e fundeadouros nacionais.

2. Sem prejuízo das percentagens indicadas nas alíneas *a)* e *b)* do número anterior, o IMP dá prioridade às seguintes inspeções:

- a)* Dos navios que, de acordo com as informações fornecidas pelo AMIS, raramente fazem escala nos portos da região de Abuja Mou;
- b)* Dos navios da «Prioridade I» com um perfil de alto risco que façam escala em fundeadouros que, de acordo com as informações fornecidas pelo AMIS, raramente fazem escala nos portos da região de Abuja MOU.

Artigo 11.º

Equilíbrio das quotas-partes de inspeção na região Abuja MOU

1. Caso o número total de escalas dos navios da «Prioridade I» em portos e fundeadouros nacionais exceda a quota-parte de inspeções de Cabo Verde, considera-se cumprido o disposto na alínea *b)* do artigo 9.º quando seja efetuado um número de inspeções de navios da «Prioridade I» correspondente pelo menos a essa quota-parte de inspeções, devendo em qualquer caso ser inspecionados no mínimo 70% dos navios da «Prioridade I» que fazem escala nos portos e fundeadouros nacionais.

2. Caso o número total de escalas dos navios da «Prioridade I» e da «Prioridade II» em portos nacionais seja inferior à quota-parte de inspeções de Cabo Verde, considera-se cumprido o disposto na alínea *b)* do artigo 9.º quando sejam efetuadas as inspeções de navios da «Prioridade I» requeridas pela alínea *a)* do mesmo artigo e as inspeções correspondentes a pelo menos 85 % dos navios da «Prioridade II» que fazem escala nos portos e fundeadouros nacionais.

Artigo 12.º

Adiamento de inspeções de navios de «Prioridade I»

1. O IMP pode adiar a inspeção de um navio da «Prioridade I» nas seguintes circunstâncias:

- a)* Se a inspeção puder ser efetuada na próxima escala do navio num porto nacional, desde que o navio não faça escala em qualquer outro porto da região do Abuja MOU e o adiamento não seja superior a 15 dias;
- b)* Se a inspeção puder ser efetuada noutro porto de escala da região do Abuja MOU, dentro de 15 dias, desde que o Estado em que se situa esse porto de escala tenha concordado antecipadamente com o IMP em efetuar a inspeção.

2. Uma inspeção adiada em conformidade com as alíneas *a)* ou *b)* do número anterior e registada no AMIS não é contabilizada como uma inspeção não efetuada para efeitos do presente diploma.

Artigo 13.º

Circunstâncias excecionais

1. Uma inspeção de navios da «Prioridade I» não efetuada por motivos operacionais não é contabilizada como inspeção não efetuada desde que o motivo da não realização da inspeção seja registado no AMIS e caso se verifique uma das seguintes circunstâncias excecionais:

- a)* Se o IMP entender que a realização da inspeção comporta um risco para a segurança dos inspetores, dos navios, da sua tripulação ou do porto, ou para o meio marinho;
- b)* Se a escala do navio ocorrer apenas durante o período noturno.

2. No caso de navios que fazem regularmente escalas durante o período noturno, o IMP toma as medidas necessárias para que sejam inspecionados.

Artigo 14.º

Inspeções de navios em fundeadouros

Uma inspeção não efetuada a um navio num fundeadouro não é contabilizada como inspeção não efetuada desde que se verifique uma das seguintes circunstâncias:

- a)* Se o navio for inspecionado noutro porto ou fundeadouro da região do Abuja MOU em conformidade com o anexo II dentro de 15 dias;
- b)* Se a escala do navio ocorrer apenas durante o período noturno, ou se a duração desta for demasiado curta para a inspeção ser efetuada satisfatoriamente, e se o motivo da não realização da inspeção for registado no AMIS;
- c)* Se o IMP entender que a realização da inspeção comporta um risco para a segurança dos inspetores, do navio, da sua tripulação ou do porto, ou para o meio marinho, e se o motivo da não realização de inspeção for registado no AMIS.

Secção III

Inspeções iniciais, mais detalhadas e expandidas

Artigo 15.º

Inspeção inicial

Os navios selecionados para inspeção em conformidade com o artigo 8.º são submetidos a uma inspeção inicial na qual o inspetor observa no mínimo os seguintes procedimentos:

- a)* Verificação dos certificados e documentos enumerados no anexo V ao presente diploma e que dele faz parte integrante, os quais devem estar presentes a bordo e as convenções em matéria de segurança marítima e proteção do transporte marítimo;
- b)* Verificação, se for o caso, da correção das deficiências pendentes detetadas durante a inspeção anterior efetuada por um Estado-membro do Abuja MOU;
- c)* Verificação das condições gerais e de higiene do navio, incluindo a casa da máquina e os alojamentos da tripulação.

Artigo 16.º

Inspeção mais detalhada

1. Após ter sido realizada a inspeção referida no artigo anterior e sempre que haja motivos inequívocos, nos termos da alínea *s)* do artigo 3.º, 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, é efetuada uma inspeção mais detalhada, incluindo a verificação do cumprimento das exigências operacionais a bordo.

2. Constituem «motivos inequívocos» para a inspeção mais detalhada, designadamente, os referidos no anexo VI ao presente diploma e que dele faz parte integrante.

Artigo 17.º

Inspeção expandida

1. São elegíveis para uma inspeção expandida em conformidade com as partes II.3A e II.3B do anexo II as seguintes categorias de navios:

- a)* Navios com um perfil de alto risco não inspecionados durante os últimos seis meses;

- b) Navios de passageiros, petroleiros, navios de transporte de gás, navios químicos ou graneleiros, com mais de 12 anos de idade;
- c) Navios com um perfil de alto risco ou navios de passageiros, petroleiros, navios de transporte de gás, navios químicos ou graneleiros, com mais de 12 anos de idade, em caso de fatores prevaletentes ou imprevistos;
- d) Navios submetidos a nova inspeção na sequência de uma recusa de acesso emitida em conformidade com os artigos 21.º a 23.º

2. O comandante do navio deve prever tempo suficiente no programa de operações para permitir a realização da inspeção expandida, devendo o navio permanecer no porto até à conclusão da inspeção, sem prejuízo das medidas de controlo necessárias para efeitos de proteção.

3. Após receção da comunicação de chegada de um navio elegível para uma inspeção expandida, o IMP informa o navio, através do seu agente, caso a mesma não se realize.

4. O âmbito de uma inspeção expandida, incluindo as zonas de risco a cobrir, consta do anexo VIII ao presente diploma e que dele faz parte integrante.

Artigo 18.º

Notificação de chegada do navio

1. O comandante de um navio elegível para uma inspeção expandida em conformidade com o artigo anterior e que navegue com destino a um porto ou fundeadouro nacional notifica a autoridade portuária das informações previstas no anexo IV ao presente diploma e que dele faz parte integrante, pelo menos 72 horas antes da hora estimada de chegada do navio ao porto ou ao fundeadouro, e o mais tardar no momento em que o navio largue do porto anterior, se a duração da viagem for inferior a 72 horas.

2. A autoridade portuária divulga as seguintes informações:

- a) As referidas no número anterior; e
- b) A hora de chegada (ATA) e de partida (ATD) de todo e qualquer navio que faça escala nos seus portos e fundeadouros, definindo assim o período em que o navio está disponível para as inspeções previstas no presente diploma.

Artigo 19.º

Orientações e procedimentos em matéria de segurança e proteção

1. Na realização das inspeções previstas no presente diploma, os inspetores seguem os procedimentos e as orientações especificados no anexo VII ao presente diploma e que dele faz parte integrante.

2. Nas verificações de proteção, o IMP aplica os procedimentos pertinentes estabelecidos no anexo VII.

3. As disposições previstas no artigo 17.º aplicam-se aos ferries ro-ro e às embarcações de passageiros de alta velocidade.

4. Sempre que um navio estrangeiro tenha sido vistoriado pelo IMP, a vistoria específica é registada no AMIS como inspeção mais detalhada ou expandida, consoante o caso, e tomada em consideração para efeitos dos artigos 6.º, 7.º e 8.º e para o cálculo do cumprimento da obrigação de inspeção estabelecida no presente diploma, na medida em que todos os elementos referidos no anexo VIII ao presente diploma estejam cobertos.

5. Sem prejuízo do impedimento da operação de um ferry ro-ro ou de uma embarcação de passageiros de

alta velocidade, aplicam-se as disposições do presente diploma relativas à correção ou ao acompanhamento de deficiências, detenção e recusa de acesso.

Artigo 20.º

Relatório de inspeção

1. No final da inspeção inicial, da inspeção mais detalhada ou da inspeção expandida, o inspetor entrega ao comandante do navio uma cópia do relatório de inspeção, o qual contém, pelo menos, os elementos constantes do anexo X ao presente diploma e que dele faz parte integrante.

2. Sempre que verifique, após uma inspeção mais detalhada, que as condições de vida e de trabalho a bordo do navio não são conformes com as prescrições da MLC 2006, o inspetor informa imediatamente o comandante do navio das deficiências detetadas e estabelece um prazo para a sua retificação.

3. Se o inspetor considerar que as deficiências referidas no número anterior são significativas, ou caso as mesmas estejam relacionadas com uma queixa nos termos do ponto 19 da parte A do anexo VI, o IMP comunica essas deficiências às associações em Cabo Verde representativas dos armadores e dos marítimos a bordo, podendo ainda notificar a administração do Estado de bandeira do navio e transmitir as informações relevantes às autoridades competentes do próximo porto de escala.

4. O IMP pode ainda enviar cópia do relatório da inspeção ao diretor-geral da Organização Internacional do Trabalho, o qual deve ser acompanhado pelas respostas enviadas pelas autoridades competentes do Estado de bandeira do navio dentro do prazo prescrito, a fim de serem tomadas medidas apropriadas e úteis para garantir o registo dessas informações e a sua transmissão às partes que possam estar interessadas em fazer uso dos procedimentos de recurso pertinentes.

Secção IV

Recusa de acesso

Artigo 21.º

Disposições relativas à recusa de acesso

1. Compete ao capitão do porto recusar o acesso aos portos e fundeadouros que se encontrem no respetivo espaço de jurisdição dos navios que tenham sido alvo de uma decisão de recusa, nos termos previstos no presente diploma.

2. Para efeitos do disposto no presente capítulo, são cumpridos os procedimentos previstos no anexo IX ao presente diploma e que dele faz parte integrante.

Artigo 22.º

Primeira e segunda recusa de acesso para certos navios

1. É objeto de recusa de acesso aos portos e fundeadouros nacionais, salvo nas circunstâncias descritas no artigo 32.º, qualquer navio que:

- a) Arvore a bandeira de um Estado cuja taxa de detenção justifique a sua inclusão na lista negra, aprovada em conformidade com o Abuja MOU com base em informações registadas no AMIS, e que tenha sido detido ou objeto de uma proibição de operação, mais de duas vezes nos 36 meses anteriores num porto ou fundeadouro de um Estado signatário do Abuja MOU;
- b) Arvore a bandeira de um Estado cuja taxa de detenção justifique a sua inclusão na lista cinzenta aprovada em conformidade com o Abuja MOU com base em informações registadas no AMIS, e que tenha sido detido, ou objeto de uma proibição de operação, mais de duas vezes nos 24 meses anteriores num porto ou fundeadouro de um Estado signatário do Abuja MOU.

2. A recusa de acesso aos portos e fundeadouros nacionais é aplicável a partir do momento em que o navio deixe o porto ou fundeadouro em que tiver sido objeto da terceira detenção e em que tenha sido tomada uma decisão de recusa de acesso.

3. A recusa de acesso aos portos e fundeadouros nacionais só é revogada após um período de três meses, ou 12 meses no caso de o navio ter sido objeto de uma segunda recusa de acesso, a contar da data da sua emissão, e quando se encontrem preenchidas as condições previstas nos pontos 3 a 9 do anexo IX.

Artigo 23.º

Terceira recusa de acesso para certos navios

1. Qualquer detenção posterior à segunda recusa de acesso, num porto ou fundeadouro de um Estado membro de Abuja MOU, resulta na recusa de acesso do navio a todos os portos ou fundeadouros nacionais.

2. Esta terceira recusa de acesso por tempo indeterminado pode ser revogada no termo de um período de 24 meses, a contar da data da emissão da recusa, unicamente se se verificarem cumulativamente as seguintes condições:

- a) O navio arvorar a bandeira de um Estado cuja taxa de detenção não justifique a sua inclusão nem na lista negra nem na lista cinzenta a que se refere o n.º 1 do artigo anterior;
- b) Os certificados estatutários e de classe do navio tiverem sido emitidos por uma organização ou organizações reconhecidas, relativo às regras comuns para as organizações de vistoria e inspeção dos navios;
- c) O navio for gerido por uma companhia com um desempenho elevado em conformidade com a parte I.1 do anexo II;
- d) Estiverem reunidas as condições estabelecidas nos pontos 3 a 9 do anexo IX.

3. É permanentemente recusado o acesso a todos os portos e fundeadouros nacionais aos navios que não satisfaçam os critérios estabelecidos no número anterior no prazo de 24 meses a contar da emissão da decisão de recusa de acesso.

Artigo 24.º

Recusa de acesso permanente

Qualquer detenção subsequente à terceira recusa de acesso, num porto ou fundeadouro de um Estado membro de Abuja MOU, implica para o navio em causa a recusa permanente de acesso a todos os portos e fundeadouros nacionais.

Secção V

Medidas de controlo e de correção

Artigo 25.º

Correção das deficiências

1. O IMP certifica-se de que todas as deficiências confirmadas ou detetadas pelas inspeções previstas no presente diploma são corrigidas em conformidade com o disposto nas convenções.

2. Caso as deficiências representem um perigo manifesto para a segurança, a saúde ou o ambiente, o IMP determina a detenção do navio ou a interrupção da operação durante a qual as deficiências foram detetadas.

3. Em caso de condições de vida e de trabalho a bordo que representem um perigo manifesto para a segurança,

a saúde ou a proteção dos marítimos, ou de anomalias que constituam violações graves ou repetidas das disposições da MLC 2006, inclusive dos direitos dos marítimos, o IMP determina a detenção do navio ou a interrupção da operação durante a qual as deficiências foram detetadas.

4. Sem prejuízo das competências específicas dos órgãos locais da Autoridade Marítima, a detenção do navio ou a interrupção da operação é mantida até que a causa do perigo tenha sido eliminada e as deficiências corrigidas ou o IMP decida que o navio pode, dentro de determinadas condições, sair para o mar ou retomar a operação e desde que:

- a) Não existam riscos para a segurança e a saúde dos passageiros ou da tripulação, para a segurança de outros navios e não constituam uma ameaça desproporcionada para o meio ambiente marinho;
- b) O IMP tenha aceite um plano de medidas para corrigir as deficiências confirmadas ou detetadas relativas a disposições da MLC 2006, após ter consultado o Estado de bandeira do navio.

5. Ao decidir da necessidade de se deter um navio, o inspetor aplica os critérios que constam do anexo XI ao presente diploma e que dele faz parte integrante.

6. É ainda determinada a detenção do navio se o mesmo não estiver equipado com um aparelho de registo dos dados de viagem (VDR) operacional, no caso de tal equipamento ser exigido para o navio em questão.

7. Em circunstâncias excecionais, quando as condições gerais de um navio não respeitem manifestamente as normas, o IMP pode decidir suspender a inspeção desse navio até que os responsáveis tomem as medidas necessárias para garantir que o navio cumpre as normas pertinentes das convenções.

8. O IMP comunica imediatamente ao capitão do porto as decisões referidas nos n.ºs 2, 3, 4, 6 e 7.

Artigo 26.º

Notificação da detenção

1. Em caso de detenção do navio, o IMP notifica imediatamente por escrito a administração do Estado de bandeira, comunicando as circunstâncias técnicas que deram origem àquela decisão.

2. São ainda notificados pelo IMP os inspetores nomeados ou as organizações reconhecidas como responsáveis pela emissão dos certificados estatutários ou de classe desse navio, caso tal se revele necessário, e ainda, o mais rapidamente possível, a autoridade portuária do porto ou do fundeadouro em que o navio se encontra.

3. Sempre que a detenção do navio for devida a infrações graves ou repetidas das disposições obrigatórias da MLC 2006, inclusive dos direitos dos marítimos, ou por as condições de vida e de trabalho a bordo representarem um perigo manifesto para a segurança, saúde ou proteção dos marítimos, o IMP informa imediatamente as associações representativas em Cabo Verde dos armadores e dos marítimos a bordo e convida a administração do Estado de bandeira do navio detido, sempre que as circunstâncias o permitam, a estar presente a bordo para verificar a situação e a pronunciar-se sobre a mesma em prazo dado para o efeito.

Artigo 27.º

Proibição de saída do navio

1. No caso de detenção do navio, e logo que tenha tomado conhecimento de tal decisão, o capitão do porto territorialmente competente notifica o comandante do navio de que o mesmo se encontra proibido de sair do

porto, não lhe sendo exarado o respetivo despacho de largada enquanto a ordem de detenção não for revogada pela IMP.

2. Quando ocorra uma detenção, o capitão do porto notifica, por escrito, o cônsul do Estado de bandeira do navio ou, na falta dele, o representante diplomático mais próximo, de que o navio foi detido pela autoridade competente em matéria de inspeções pelo Estado do porto e que sobre o mesmo impende uma proibição de saída do porto.

3. Em circunstância alguma pode o navio detido zarpar de porto nacional, sob pena de incorrer na prática de crime de desobediência, previsto na legislação nacional.

Artigo 28.º

Detenção ou atraso indevido

1. Na sequência das inspeções previstas neste decreto-lei são envidados todos os esforços para evitar que um navio seja indevidamente detido ou atrasado nas suas operações.

2. Se um navio for indevidamente detido ou atrasado, a companhia tem direito a uma indemnização pelas perdas e danos sofridos.

3. Em caso de detenção ou atraso alegadamente indevido, o ónus da prova cabe à companhia do navio.

Artigo 29.º

Congestionamento do porto

1. Para reduzir o congestionamento de um porto nacional, o IMP, ouvida a administração portuária, pode autorizar um navio detido a deslocar-se para outro local nesse porto, desde que estejam garantidas as condições de segurança necessárias.

2. A autorização concedida nos termos do número anterior é imediatamente comunicada ao capitão do porto.

3. O risco de congestionamento do porto não pode constituir motivo a considerar nas decisões de detenção ou levantamento da detenção.

Artigo 30.º

Acompanhamento das inspeções e detenções

1. Sempre que as deficiências referidas no n.º 2 do artigo 25.º não possam ser corrigidas no porto em que tenha sido efetuada a inspeção, o IMP pode autorizar o navio a seguir, sem demoras injustificadas, para o estaleiro de reparação naval apropriado mais próximo do porto de detenção, acordado com o comandante do navio, em que possam ser tomadas medidas de acompanhamento.

2. O disposto no número anterior só é aplicável quando se verificarem cumulativamente os seguintes requisitos:

- a) 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 uma ameaça desproporcionada para o meio marinho;
- b) Sejam respeitadas as condições estabelecidas pela autoridade competente do Estado de bandeira do navio e pela autoridade competente do Estado onde se situa o estaleiro de reparação naval.

3. Caso a deficiência referida no n.º 6 do artigo 25.º não possa ser rapidamente corrigida no porto nacional em que o navio foi detido, o IMP pode permitir que o navio prossiga para o estaleiro de reparação apropriado mais próximo do porto de detenção onde possa ser corrigida a deficiência, ou exigir que a deficiência seja corrigida dentro de um prazo máximo de 30 dias, de acordo com os critérios do Abuja MOU, aplicando-se para esse efeito os procedimentos previstos no presente artigo.

4. Sempre que a decisão de mandar um navio seguir para um estaleiro de reparação resulte do incumprimento da Resolução A. 744(18) da OMI, quer no respeitante aos documentos quer a deficiências estruturais do navio, o IMP pode exigir que as medições de espessura necessárias sejam efetuadas no porto de detenção antes de o navio ser autorizado a sair.

5. Para efeitos do disposto nos n.ºs 1 e 3, o IMP informa de imediato o capitão do porto das decisões tomadas e notifica a autoridade competente do Estado-membro em que se situar o estaleiro de reparação naval, as partes referidas no artigo 26.º e ainda as outras entidades com interesse nas condições em que se deve efetuar a viagem.

Artigo 31.º

Navios que não cumprem com as medidas de controlo e correção estabelecidas

1. O capitão do porto recusa o acesso a portos e fundeadouros nacionais aos navios referidos no n.º 1 do artigo anterior sempre que se verifique uma das seguintes circunstâncias, com base na informação transmitida previamente pelo IMP:

- a) Navios que saiam para o mar sem cumprirem as condições estabelecidas pela autoridade competente do porto de um Estado-membro de Abuja MOU em matéria de inspeção;
- b) Navios que se recusem a cumprir os requisitos aplicáveis das Convenções, não comparecendo no estaleiro de reparação naval indicado, ou, comparecendo, se recusem a efetuar as necessárias reparações.

2. A recusa de acesso do navio é mantida até a companhia apresentar provas suficientes ao IMP ou à autoridade competente do Estado-membro em que tiverem sido detetadas as deficiências do navio, que demonstrem que este cumpre todas as normas aplicáveis das Convenções.

3. Caso as circunstâncias referidas nas alíneas a) e b) do n.º 1 ocorram num porto ou fundeadouro nacional ou num estaleiro de reparação em Cabo Verde, ao IMP alerta imediatamente as autoridades competentes dos restantes Estados membros.

4. Antes da recusa do acesso do navio a qualquer porto ou fundeadouro nacional, o IMP pode realizar consultas junto da administração do Estado de bandeira do navio em causa.

Artigo 32.º

Acesso em caso de força maior

O acesso a um porto ou fundeadouro nacional específico pode ser autorizado pelo capitão do porto em caso de força maior ou de considerações de segurança primordiais, para reduzir ou minimizar os riscos de poluição ou para corrigir deficiências, desde que o comandante do navio tenha tomado medidas adequadas, a contento do capitão do porto e do IMP, para assegurar a entrada do navio em segurança no porto.

CAPÍTULO III

DISPOSIÇÕES COMPLEMENTARES E FINAIS

Artigo 33.º

Relatórios dos pilotos e das autoridades portuárias

1. Sempre que, no cumprimento das suas funções a bordo dos navios, os pilotos tomem conhecimento de deficiências aparentes que possam comprometer a segurança da

navegação do navio ou que constituam uma ameaça para o meio marinho, os pilotos informam de imediato o capitão do porto e ao IMP.

2. As autoridades portuárias que, no exercício das suas funções, tomem conhecimento de que determinado navio que se encontra num porto ou fundeadouro nacional apresenta deficiências aparentes suscetíveis de comprometer a segurança do navio, ou de constituir ameaça desproporcionada para o meio marinho, devem informar imediatamente o respetivo capitão do porto e ao IMP.

3. Nas circunstâncias descritas nos números anteriores, as autoridades portuárias e os pilotos comunicam pelo menos as informações seguintes, sempre que possível em formato eletrónico:

a) Informações relativas ao navio:

- i) Nome;
- ii) Número IMO;
- iii) Indicativo de chamada;
- iv) Bandeira.

b) Informações relativas à navegação:

- i) Último porto de escala;
- ii) Porto de destino.

c) Descrição das deficiências aparentes encontradas a bordo.

4. As deficiências aparentes comunicadas pelas autoridades portuárias e pelos pilotos são objeto de medidas de seguimento adequadas por parte do IMP que regista todas as medidas tomadas.

Artigo 34.º

Denúncias

1. O IMP efetua imediatamente uma avaliação inicial de qualquer denúncia com vista a determinar se a mesma é justificada e, se for caso disso, toma as medidas que considerar adequadas em relação à denúncia, assegurando ainda que qualquer pessoa diretamente interessada nessa denúncia possa pronunciar-se sobre a matéria em causa.

2. O inspetor toma as medidas adequadas para assegurar a confidencialidade das queixas apresentadas pelos marítimos, nomeadamente garantindo a confidencialidade das entrevistas aos marítimos, não devendo a identidade do autor da denúncia ou da queixa ser revelada ao comandante nem ao proprietário do navio em causa.

3. O IMP informa a administração do Estado de bandeira, se for o caso com cópia para a Organização Internacional do Trabalho (OIT), das denúncias notoriamente fundadas e do seguimento que lhes tiver sido dado.

4. Sempre que considere que uma denúncia é manifestamente infundada, o IMP informa o denunciante da sua decisão e da respetiva fundamentação.

Artigo 35.º

Procedimentos de tramitação em terra de queixas relativas à MLC 2006

1. Qualquer marítimo a bordo de um navio estrangeiro que efetue escala num porto nacional tem o direito de apresentar queixa ao inspetor relativamente a infrações

às disposições da MLC 2006, inclusive dos direitos dos marítimos a bordo, cabendo ao inspetor proceder a uma investigação inicial.

2. No âmbito da investigação inicial, o inspetor deve verificar, quando adequado e consoante a natureza da queixa, se foram seguidos os procedimentos de queixa a bordo previstos na regra 5.1.5 da MLC 2006 e, caso os procedimentos de queixa a bordo não tenham sido postos em prática, deve incentivar o queixoso a recorrer aos procedimentos disponíveis a bordo do navio, com vista à resolução da queixa.

3. Se a queixa respeitar apenas ao marítimo, a sua apreciação pelo inspetor só tem lugar, sem prévio procedimento de queixa a bordo, em casos devidamente justificados, nomeadamente, a inexistência ou a inadequação dos procedimentos internos de tratamento de queixas, a demora indevida desse procedimento ou ainda o receio do queixoso de sofrer represálias por ter apresentado uma queixa.

4. O inspetor deve limitar a sua análise ao objeto e âmbito da queixa, salvo se a queixa ou a sua instrução fornecerem motivos inequívocos para proceder a uma inspeção mais detalhada, a qual será realizada nos termos definidos no artigo 16.º.

5. Sempre que a queixa não for resolvida a bordo do navio, o IMP informa de imediato o Estado de bandeira do navio e indica um prazo para que este preste aconselhamento e um plano de medidas corretivas.

6. Se, na sequência das medidas indicadas pelo Estado de bandeira, a queixa não for resolvida, o IMP introduz as informações relacionadas com a inspeção ou a investigação inicial no AMIS e envia uma cópia do relatório do inspetor, acompanhada de todas as respostas enviadas pelo Estado de bandeira do navio dentro do prazo prescrito, ao diretor-geral da Organização Internacional do Trabalho e às associações representativas em Cabo Verde dos armadores e dos marítimos a bordo.

7. O IMP envia anualmente ao diretor-geral da Organização Internacional do Trabalho estatísticas e informações relativas a queixas já solucionadas.

8. O inspetor assegura, nos termos previstos no n.º 2 do artigo anterior, a confidencialidade das queixas apresentadas pelos marítimos.

9. Sempre que a investigação ou inspeção revelar uma ou mais deficiências que representem um perigo manifesto para a segurança, a saúde ou a proteção dos marítimos, ou violações graves ou repetidas das disposições da MLC 2006, inclusive dos direitos dos marítimos, é aplicável o disposto nos artigos 25.º a 30.º

Artigo 36.º

Base de dados das inspeções

1. O AMIS - Base de dados das inspeções contém todas as informações exigidas para a aplicação do regime de inspeções previsto no presente diploma.

2. Compete às autoridades portuárias assegurar que a informação relativa à hora de chegada (ATA) e de partida (ATD) de todo e qualquer navio que faça escala nos seus portos e fundeadouros, juntamente com a identificação do porto em causa, seja conhecida.

3. O comandante do navio é responsável por comunicar à autoridade portuária do porto ou fundeadouro a que o navio se dirige a informação referida no número anterior.

4. As informações relacionadas com as inspeções realizadas em conformidade com o presente diploma são introduzidas no AMIS logo que o relatório da inspeção seja concluído ou que a ordem de detenção seja revogada.

5. As informações referidas no número anterior devem ser validadas pelo IMP, para efeitos de publicação no AMIS, no prazo de 72 horas.

Artigo 37.º

Intercâmbio de informações

Para além das notificações previstas nos artigos 18.º e 33.º, as autoridades notificam ainda o capitão do porto e o IMP das seguintes informações de que disponham:

- a) Informações relativas aos navios que não tenham comunicado qualquer informação segundo os requisitos previstos no presente diploma;
- b) Informações relativas aos navios que tenham saído para o mar sem cumprir determinações estipuladas;
- c) Informações relativas aos navios que não tenham sido autorizados a entrar num porto ou que tenham sido expulsos de um porto por motivos de proteção.

Artigo 38.º

Reembolso das despesas

1. Caso a inspeção referida nos artigos 15.º a 17.º confirme ou detete deficiências em relação aos requisitos de qualquer das convenções aplicáveis e que justifiquem a detenção do navio, todas as despesas relacionadas com a inspeção são suportadas pela companhia ou pelo seu representante no território nacional.

2. Todas as despesas relacionadas com as inspeções efetuadas pelo IMP, nos termos dos artigos 22.º a 24.º e dos n.ºs 1 e 2 do artigo 31.º, ficam a cargo da companhia do navio.

3. Caso um navio seja detido, todas as despesas relacionadas com a detenção no porto são suportadas pela companhia do navio.

4. A decisão de detenção só é revista quando for feito pagamento integral ou constituída uma garantia de valor suficiente para assegurar o reembolso das despesas relativas à detenção efetuadas por todas as entidades nacionais.

Artigo 39.º

Impugnação

1. A informação relativa aos meios de reação judiciais ou extrajudiciais deve ser expressamente referida na notificação entregue ao comandante do navio, da qual consta a decisão de detenção ou de recusa de acesso.

2. Caso a decisão prevista no número anterior seja anulada, revogada ou alterada, na sequência de impugnação pela companhia de um navio ou pelo seu representante legal de uma decisão de detenção ou de recusa de acesso, o IMP:

- a) Altera de imediato a informação introduzida no AMIS em conformidade;
- b) Retifica as informações publicadas, no prazo de 24 horas a contar da decisão de anulação da detenção ou de recusa de acesso.

3. A impugnação das decisões de detenção e de recusa de acesso não suspende a aplicação daquelas decisões.

Artigo 40.º

Dados para controlo da aplicação

O IMP deve fornecer às organizações competentes, informações enumeradas no anexo XIII ao presente diploma e que dele faz parte integrante.

Artigo 41.º

Articulação das autoridades nacionais competentes

O IMP e outras entidades com competência em matéria de jurisdição portuária celebram os protocolos necessários ao estabelecimento de práticas e procedimentos administrativos que permitam executar com eficácia o disposto no presente diploma.

Artigo 42.º

Regime contraordenacional

1. Sem prejuízo da responsabilidade civil, criminal ou disciplinar, constituem contraordenações, punidas com coima de 200.000\$00 a 400.000\$00, no caso de pessoa singular, e de 1.000.000\$00 a 4.500.000\$00, no caso de pessoa coletiva:

- a) O não cumprimento dos deveres que impendem sobre os comandantes conforme estabelecido no n.º 1 do artigo 18.º;
- b) A não transmissão pela Administração Portuária ao IMP das informações previstas no n.º 2 do artigo 18.º, no n.º 2 do artigo 33.º e no artigo 37.º;
- c) O incumprimento ou o cumprimento defeituoso das normas previstas nas convenções, que represente um perigo manifesto para a segurança, a saúde, o ambiente ou a proteção dos marítimos, ou que constituam violações graves ou repetidas das prescrições da MLC 2006, inclusive dos direitos dos marítimos, e implique a detenção do navio, nos termos previstos no artigo 25.º;
- d) A continuação das operações comerciais, depois de notificada a decisão de as interromper, tal como determinado no artigo 25.º;
- e) A prestação de informações erróneas ou deturpadas às autoridades competentes sobre as reais condições de avaria ou de acidente do navio, tendo como objetivo a entrada em porto ao abrigo do regime de acesso em caso de força maior, previsto no artigo 32.º;
- f) A falta de comunicação pelos pilotos ao IMP, das eventuais deficiências aparentes que possam comprometer a segurança da navegação do navio ou que constituam uma ameaça para o meio marinho, tal como determinado no n.º 1 do artigo 33.º.

2. A negligência é punível, sendo os limites mínimos e máximos das coimas reduzidos para metade.

3. A tentativa é punível com a coima aplicável à contraordenação consumada, especialmente atenuada.

4. A fiscalização, a instrução dos processos por infração ao disposto no presente diploma e a aplicação das correspondentes coimas competem ao IMP.

5. O produto da aplicação das coimas reverte a favor das seguintes entidades:

- a) 60 % para os cofres do Estado;
- b) 40 % para o IMP.

6. Às contraordenações previstas no presente diploma é subsidiariamente aplicável o estipulado no Código Marítimo de Cabo Verde

Artigo 43.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Aprovado em Conselho de Ministros do dia 4 de outubro de 2018.

José Ulisses de Pina Correia e Silva – José da Silva Gonçalves – Luis Filipe Lopes Tavares

Promulgado em 5 de dezembro de 2018.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE CARLOS DE ALMEIDA FONSECA

ANEXO I**(a que se refere o n.º 2 do artigo 2.º)****Navios que arvoram a bandeira de Estados que não são parte nas convenções e navios de arqueação bruta inferior à prevista nas convenções**

1 — Navios que arvoram a bandeira de Estados que não são parte nas convenções Aos navios autorizados a arvorar a bandeira de um Estado que não é parte de um instrumento relevante, e que, como tal, não possuem certificados que façam prova, à primeira vista, das condições de segurança a bordo, ou que sejam tripulados por marítimos que não possuem certificados emitidos de acordo com a convenção STCW válidos, deve ser efetuada uma inspeção mais detalhada, ou uma inspeção expandida, conforme o caso. Ao efetuar tais inspeções, o inspetor do PSC deve seguir os mesmos procedimentos que para os navios aos quais os instrumentos relevantes se aplicam.

Se o navio, ou tripulação, possuir algum tipo de certificação alternativa, o inspetor do PSC, ao conduzir esta inspeção, pode ter em consideração a forma e o teor desta documentação. As condições desse navio, e do seu equipamento, assim como a certificação da tripulação e as normas de lotação mínima da administração da bandeira, devem ser compatíveis com os objetivos das disposições dos instrumentos relevantes. Caso contrário, o navio é sujeito às restrições consideradas necessárias para obter o mesmo nível de segurança e de proteção do ambiente marinho.

2 — Navios de arqueação bruta inferior à prevista nas convenções

2.1 — Na medida em que um instrumento relevante não se aplica aos navios de arqueação bruta inferior à prevista nas convenções, é tarefa do inspetor do PSC avaliar se o navio possui um nível aceitável relativamente à segurança, condições de vida a bordo e proteção do meio ambiente. Durante a avaliação, o inspetor do PSC deve ter em consideração fatores como a duração e a natureza da viagem, as dimensões e o tipo de navio, o equipamento existente a bordo e o tipo de carga.

2.2 — No exercício das suas funções, o inspetor do PSC tem como orientação principal todos os certificados, e outros documentos, emitidos pela administração do Estado de bandeira ou em seu nome. Tendo em consideração tais certificados e documentos, assim como a sua opinião geral do navio, o inspetor do PSC utiliza a sua capacidade profissional para decidir se e em que aspetos o navio é inspecionado. Ao ser efetuada essa inspeção, o inspetor do PSC deve, na medida do possível, ter em devida consideração os itens constantes do ponto 3 deste anexo. A lista não é exaustiva, mas contém exemplos de pontos relevantes.

3 — Itens de importância geral

3.1 — Itens relacionados com as condições de atribuição das linhas de carga:

- 1) Estanquidade à intempérie (ou à água, conforme o caso) dos pavimentos expostos ao tempo;
- 2) Escotilhas e dispositivos de fecho;
- 3) Dispositivos de fecho estanques à intempérie localizados nas aberturas das superestruturas;
- 4) Dispositivos de descarga;
- 5) Embornais laterais;
- 6) Ventiladores e respiradouros;
- 7) Informação sobre estabilidade.

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

- 1) Meios salva-vidas;
- 2) Meios de combate a incêndio;
- 3) Condição estrutural geral (casco, convés, tampas de escotilha, etc.);
- 4) Máquinas principais e instalações elétricas;
- 5) Equipamento de navegação, incluindo instalações de rádio.

3.3 — Itens relacionados com a prevenção da poluição por navios:

- 1) Meios de controlo de descarga de hidrocarbonetos ou de misturas oleosas, por exemplo, separador de águas oleosas ou equipamento de filtragem, ou meios equivalentes (tanques de retenção, misturas oleosas, resíduos oleosos);
- 2) Meios para a eliminação/descarga de hidrocarbonetos, de misturas oleosas ou de resíduos oleosos;
- 3) Presença de hidrocarbonetos nas cavernas da casa da máquina;
- 4) Meios para a recolha, armazenamento e eliminação/ descarga do lixo.

3.4 — No caso de existirem deficiências consideradas perigosas para a segurança, condições de vida a bordo e meio ambiente, o inspetor do PSC deve tomar as ações consideradas necessárias, incluindo a detenção, se necessário, tendo em consideração os fatores mencionados no n.º 2.1 deste anexo, para que essas deficiências sejam corrigidas ou para que o navio não represente um perigo para a segurança, condições de vida a bordo e meio ambiente, caso seja autorizado a prosseguir para outro porto.

ANEXO II**Elementos do regime de inspeção pelo Estado do porto****(a que se refere o n.º 2 do artigo 6.º)**

O regime de inspeção pelo Estado do porto inclui os seguintes elementos:

I — Perfil de risco do navio

O perfil de risco de um navio é determinado pela combinação dos seguintes parâmetros genéricos e históricos:

1 — Parâmetros genéricos**a) Tipo de navio**

Considera-se que os navios de passageiros, os navios petroleiros, os navios de transporte de produtos químicos, os navios de transporte de gás e os navios graneleiros representam um risco mais elevado.

b) Idade do navio

Considera-se que os navios com mais de 12 anos de idade representam um risco mais elevado.

c) Desempenho do Estado de bandeira

- i) Considera-se que os navios que arvoram bandeira de um Estado com um alto índice de detenção na região do Abuja MOU representam um risco mais elevado.
- ii) Considera-se que os navios que arvoram bandeira de um Estado com um baixo índice de detenção na região do Abuja MOU representam um risco menos elevado.
- iii) Considera-se que os navios que arvoram bandeira de um Estado relativamente ao qual tenha sido concluída uma auditoria e, se for o caso, tenha sido apresentado um plano de ação com medidas corretivas, ambos em conformidade com o enquadramento e procedimentos do sistema voluntário de auditoria dos Estados membros da OMI, representam um risco menos elevado.

d) Organizações reconhecidas

- i) Considera-se que os navios cujos certificados tenham sido emitidos por organizações reconhecidas com um nível de desempenho baixo ou muito baixo relativamente ao seu índice de detenção na região do Abuja MOU representam um risco mais elevado.
- ii) Considera-se que os navios cujos certificados tenham sido emitidos por organizações reconhecidas com um nível de desempenho elevado relativamente ao seu índice de detenção na região do Abuja MOU representam um risco menos elevado.

e) Desempenho da companhia

- i) Considera-se que os navios de uma companhia com um desempenho baixo ou muito baixo, conforme determinado pelo índice de deficiências e detenções dos seus navios na região do Abuja MOU, representam um risco mais elevado.
- ii) Considera-se que os navios de uma companhia com um desempenho elevado, conforme determinado pelo índice de deficiências e detenções dos seus navios na região do Abuja MOU, representam um risco menos elevado.

2 — Parâmetros históricos

- i) Considera-se que os navios que tenham sido detidos mais de uma vez representam um risco mais elevado.
- ii) Considera-se que os navios que, nas inspeções efetuadas durante o período referido no anexo III, tenham registado um número de deficiências inferior ao que é referido no mesmo anexo, representam um risco menos elevado.
- iii) Considera-se que os navios que não tenham sido detidos durante o período referido no anexo III representam um risco menos elevado.

Os parâmetros de risco são combinados utilizando uma ponderação que reflita o peso relativo de cada parâmetro no risco global do navio a fim de determinar os seguintes perfis de risco para os navios:

- Alto risco;
- Risco normal;
- Baixo risco.

Na determinação destes perfis de risco é dado maior destaque aos parâmetros relativos ao tipo de navio, ao desempenho do Estado de bandeira, às organizações reconhecidas e ao desempenho das companhias.

II — Inspeção dos navios**1 — Inspeções periódicas**

São efetuadas inspeções periódicas a intervalos pré-determinados. A sua frequência é determinada em função do perfil de risco dos navios. O intervalo entre as inspeções periódicas dos navios com um perfil de alto risco não pode exceder seis meses. O intervalo entre as inspeções periódicas dos navios com outros perfis de risco aumenta à medida que o risco diminui.

Os Estados membros realizam inspeções periódicas:

- Aos navios com um perfil de alto risco que não tenham sido inspecionados num porto ou fundeadouro da região do Abuja MOU durante os últimos seis meses. Estes navios são elegíveis para inspeção a partir do 5.º mês.
- Aos navios com um perfil de risco normal que não tenham sido inspecionados num porto ou fundeadouro da região do Abuja MOU durante os últimos 12 meses. Estes navios são elegíveis para inspeção a partir do 10.º mês.
- Aos navios com um perfil de baixo risco que não tenham sido inspecionados num porto ou fundeadouro da região do Abuja MOU durante os últimos 36 meses. Estes navios são elegíveis para inspeção a partir do 24.º mês.

2 — Inspeções adicionais

Os navios aos quais se aplicam os fatores prevaletentes ou imprevistos que se seguem são submetidos a inspeção independentemente do período decorrido desde a última inspeção periódica. No entanto, a necessidade de efetuar uma inspeção adicional com base em fatores imprevistos fica sujeita à avaliação técnica da IMP.

- 2A— Fatores prevaletentes — os navios aos quais se aplicam os seguintes fatores prevaletentes são inspecionados independentemente do período decorrido desde a última inspeção periódica:
 - Navios que tenham sido suspensos ou retirados da sua classe por motivos de segurança desde a última inspeção na região do Abuja MOU.
 - Navios que tenham sido objeto de relatório ou notificação por outro Estado-membro.
 - Navios que não possam ser identificados no AMIS.
 - Navios:
 - Envolvidos num abalroamento, naufrágio ou encalhe quando se dirijam para o porto;
 - Que tenham sido acusados de alegada violação das disposições relativas à descarga de substâncias ou efluentes nocivos;

- Que tenham manobrado de modo irregular ou perigoso, não respeitando as medidas de organização do tráfego adotadas pela OMI ou os procedimentos e práticas de uma navegação segura.

2B — Fatores imprevistos — os navios aos quais se aplicam os seguintes fatores imprevistos podem ser submetidos a inspeção independentemente do período decorrido desde a última inspeção periódica. A decisão de efetuar essa inspeção adicional fica sujeita à avaliação técnica do IMP:

- Navios cujos certificados tenham sido emitidos por uma organização reconhecida à qual tenha sido retirado o reconhecimento posteriormente à última inspeção na região do Abuja MOU.
- Navios relativamente aos quais um piloto ou as autoridades ou organismos portuários tenham comunicado a existência de deficiências aparentes que possam comprometer a sua navegação segura ou constituir uma ameaça para o ambiente, em conformidade com o artigo 33.º do decreto-lei que aprova o presente anexo.
- Navios que tenham sido objeto de relatório ou de queixa, incluindo queixa em terra, apresentados pelo comandante, por um membro da tripulação ou por qualquer pessoa ou organização com interesse legítimo na segurança da operação do navio, nas condições de vida e de trabalho a bordo ou na prevenção da poluição, salvo se o IMP considerar o relatório ou a queixa manifestamente infundada.
- Navios que tenham sido objeto de uma detenção há mais de três meses.
- Navios cujo último relatório de inspeção possua deficiências importantes, exceto aqueles onde a correção seja para 14 dias após a saída, e para deficiências a corrigir antes da saída.
- Navios em relação aos quais tenham sido comunicados problemas relativos à carga, em especial em caso de cargas nocivas ou perigosas.
- Navios cujo modo de operação representa um perigo para pessoas, bens ou para o ambiente.
- Navios relativamente aos quais tenha sido recebida a informação, proveniente de uma fonte fidedigna, de que os respetivos parâmetros de risco diferem dos registados, aumentando assim o nível de risco.
- Navios em relação aos quais tenha sido acordado um plano de medidas para corrigir as deficiências referidas no n.º 2 do artigo 25.º, sem que a implementação do plano tenha sido verificada por um inspetor.

3 — Método de seleção

3A — Os navios da «Prioridade I» são inspecionados do seguinte modo:

- a) É submetido a uma inspeção expandida:
- Qualquer navio com um perfil de alto risco não inspecionado nos últimos seis meses.
 - Qualquer navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás, navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade com um perfil de risco normal não inspecionado nos últimos 12 meses.

- b) É submetido a uma inspeção inicial ou mais detalhada, consoante o caso:

- Qualquer navio que não seja navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás, navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade com um perfil de risco normal não inspecionado nos últimos 12 meses.

- c) No caso de um fator prevalecente:

- É efetuada uma inspeção mais detalhada ou uma inspeção expandida, segundo o critério profissional do inspetor, a qualquer navio com um perfil de alto risco e a qualquer navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás, navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade.
- É efetuada uma inspeção mais detalhada a qualquer outro navio que não seja navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás, navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade.

3B — Caso o IMP decida inspecionar um navio da «Prioridade II», aplica-se o seguinte:

- a) É submetido a uma inspeção expandida:

- Qualquer navio com um perfil de alto risco não inspecionado nos últimos cinco meses.
- Qualquer navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás, navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade com um perfil de risco normal não inspecionado nos últimos 10 meses.
- Qualquer navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás, navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade com um perfil de baixo risco não inspecionado nos últimos 24 meses.

- b) É submetido a uma inspeção inicial ou mais detalhada, consoante o caso:

- Qualquer navio que não seja navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás, navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade com um perfil de risco normal não inspecionado nos últimos 10 meses.
- Qualquer navio que não seja navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás, navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade com um perfil de baixo risco não inspecionado nos últimos 24 meses.

- c) No caso de um fator imprevisto:

- É efetuada uma inspeção mais detalhada ou uma inspeção expandida, segundo o critério profissional do inspetor, a qualquer navio com um perfil de alto risco e a qualquer navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás, navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade.
- É efetuada uma inspeção mais detalhada a qualquer navio que não seja navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás, navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade.

ANEXO III

**Determinação do perfil de risco do navio
(a que se refere o n.º 2 do artigo 6.º)**

				Perfil				
				Navios de alto risco (HRS)		Navios de risco normal (SRS)	Navio de baixo risco (LRS)	
Parâmetros genéricos				Critérios	Pontos de ponderação	Critérios	Critérios	
1	Tipo do navio			Químico Transporte de gás Petroleiro Graneleiro Passageiros	2	navio nem de alto risco nem de baixo risco	Todos os tipos	
2	Idade do navio			todos os tipos > 12 anos	1		Todas as idades	
3a	Bandeira	Lista BGW (negra, cinzenta, branca)		Negra – VHR, HR, M to HR (risco muito alto, alto, médio a alto)	2		Branca	
				Negra – MR	1			
3b	Auditoria OMI		-	-	Sim			
4a	Organização reconhecida	Desempenho	H (alto)	-	-		Alto	
			M (médio)	-	-		-	
			L (baixo)	Baixo	1		-	
			VL (muito baixo)	Muito baixo			-	
4b		Reconhecida pela Região Abuja		-	-		Sim	
5	Companhia	Desempenho	H	-	-		Alto	
			M	-	-		-	
			L	Baixo	2		-	
			VL	Muito baixo			-	
Parâmetros históricos								
6	Número de deficiências registadas em cada inspeção nos últimos 36 meses	Deficiências		Não elegível	-		Ç 5 (e pelo menos uma inspeção realizada nos últimos 36 meses)	
7	Número de detenções nos últimos 36 meses	Detenções		Ç 2 Detenções	1		Nenhuma	

HRS — navios que satisfazem critérios que somam um total de cinco ou mais pontos de ponderação.

LRS — navios que satisfazem todos os critérios dos parâmetros de baixo risco.

SRS — navios que não são HRS nem LRS.

ANEXO IV**Comunicação****(a que se refere o n.º 1 do artigo 18.º)****Informações a prestarem conformidade com o n.º 1 do artigo 18.º**

As informações a seguir indicadas são apresentadas à autoridade portuária, pelo menos setenta e duas horas antes da hora estimada de chegada do navio ao porto ou fundeadouro, e o mais tardar no momento em que o navio largue o porto anterior, se a duração da viagem for inferior a setenta e duas horas:

- a) Identificação do navio:
 - i) Nome;
 - ii) Indicativo de chamada;
 - iii) Número IMO ou número MMSI.
- b) Duração prevista da escala;
- c) Para os navios-tanque:
 - i) Configuração: casco simples, casco simples com SBT, casco duplo;
 - ii) Condição dos tanques de carga e de lastro: cheios, vazios, em atmosfera inerte;
 - iii) Volume e natureza da carga;
- d) Operações programadas no porto ou fundeadouro de destino (carga, descarga, outras);
- e) Vistorias estatutárias programadas e trabalhos importantes de manutenção e reparação a efetuar no porto de destino;
- f) Data da última inspeção expandida na região do Abuja MOU.

ANEXO V**Lista de certificados e documentos****(a que se refere o artigo 15.º)**

1 — Certificado internacional de arqueação (1969).

2:

- Certificado de segurança para navio de passageiros;
- Certificado de segurança de construção para navio de carga;
- Certificado de segurança do equipamento para navio de carga;
- Certificado de segurança radioelétrica para navio de carga;
- Certificado de isenção, incluindo, quando necessário, a lista das cargas;
- Certificado de segurança para navio de carga.

3 — Certificado internacional de proteção do navio (ISSC).

4 — Registo sinóptico contínuo.

5:

- Certificado internacional de aptidão para o transporte de gases liquefeitos a granel;
- Certificado de aptidão para o transporte de gases liquefeitos a granel.

6:

- Certificado internacional de aptidão para o transporte de produtos químicos perigosos a granel;
- Certificado de aptidão para o transporte de produtos químicos perigosos a granel.

7 — Certificado internacional de prevenção da poluição por hidrocarbonetos.

8 — Certificado internacional de prevenção da poluição para o transporte de substâncias nocivas líquidas a granel.

9:

- Certificado internacional das linhas de carga (1966);
- Certificado internacional de isenção de linhas de carga.

10 — Livro de registo de hidrocarbonetos, partes I e II. 11 — Livro de registo da carga.

12 — Certificado de lotação mínima segurança.

13 — Certificados ou quaisquer outros documentos exigidos nos termos das disposições da STCW 78/emendada.

14 — Atestados médicos (ver MLC 2006).

15 — Quadro da organização do trabalho a bordo (ver MLC 2006 e STCW 78/emendada).

16 — Registos das horas de trabalho e de descanso dos marítimos (ver MLC 2006).

17 — Informações sobre a estabilidade.

18 — Cópia do documento de conformidade e do certificado de gestão da segurança emitidos nos termos do código internacional de gestão para a segurança da exploração dos navios e para a prevenção da poluição (capítulo IX da SOLAS 74).

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

20 — Documento comprovativo de que o navio satisfaz os requisitos aplicáveis ao transporte de mercadorias perigosas.

21 — Certificado de segurança para embarcação de alta velocidade e autorização para operação de embarcação de alta velocidade.

22 — Lista ou manifesto, ou plano de estiva detalhado, de mercadorias perigosas.

23 — Diário de bordo onde são registados os testes e treinos, incluindo treinos de proteção, as inspeções e operações de manutenção dos meios e dispositivos de salvação, bem como meios e dispositivos de combate a incêndios.

24 — Certificado de segurança de navio para fim específico.

25 — Certificado de segurança para unidade móvel de perfuração offshore.

26 — Para navios petroleiros, os registos da equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos relativos à última viagem em lastro.

27 — Rol de chamada, plano de combate a incêndios e, para navios de passageiros, plano para limitação de avarias.

28 — Plano de emergência em caso de poluição por hidrocarbonetos.

29 — Registos dos relatórios de vistoria (para graneleiros e petroleiros) (Survey report files).

30 — Relatórios das inspeções anteriores efetuadas pelo Estado do porto.

31 — Para navios ro-ro de passageiros, informação sobre a razão A/Amaz.

32 — Documento de autorização de transporte de grão.

33 — Manual de peação da carga.

34 — Plano de gestão e livro de registo do lixo.

35 — Sistema de apoio à tomada de decisões pelos comandantes de navios de passageiros.

36 — Plano de cooperação SAR para navios de passageiros que operam em ligações fixas.

37 — Lista de limitações operacionais para navios de passageiros.

38 — Caderno de navio graneleiro.

39 — Plano de carga e descarga para navios graneleiros.

40 — Certificado de seguro ou qualquer outra garantia financeira relativa à responsabilidade civil pelos prejuízos devidos à poluição por hidrocarbonetos (Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos devidos à Poluição por Hidrocarbonetos, 1992).

41 — Certificado relativo ao seguro dos proprietários de navios em matéria de créditos marítimos.

42 — Certificado relativo à responsabilidade das transportadoras de passageiros por mar em caso de acidente.

43 — Certificado internacional de prevenção da poluição atmosférica.

44 — Certificado internacional de prevenção da poluição por esgotos sanitários.

45 — Certificado de trabalho marítimo.

46 — Declaração de conformidade do trabalho marítimo, Partes I e II.

47 — Certificado internacional de sistema antivegetativo.

48 — Certificado de seguro ou qualquer outra garantia financeira de responsabilidade civil para o risco de poluição causada por combustível de bancas (Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil por Danos resultantes da Poluição causada por Combustível de Bancas, 2001).

ANEXO VI

Exemplos de «motivos inequívocos»

(a que se refere o n.º 2 do artigo 16.º)

A — Exemplos de motivos inequívocos para inspeção mais detalhada

1 — Navios identificados nas partes II.2A e II.2B do anexo II.

2 — Não está devidamente mantido o livro de registo de hidrocarbonetos.

3 — Inexatidões apuradas quando da verificação dos certificados e outros documentos.

4 — Indicações de incapacidade dos membros da tripulação para respeitarem o disposto relativo ao nível mínimo de formação dos marítimos.

5 — Certificado obtido de forma fraudulenta ou cujo detentor não é a pessoa em nome da qual foi inicialmente emitido.

6 — O comandante, um oficial ou um marítimo da mestrança e marinagem do navio tem um certificado emitido por um país que não ratificou a STCW 78/emendada.

7 — Provas de que as operações de carga ou outras não são efetuadas de modo seguro ou de acordo com as orientações da OMI, por exemplo de que o teor de oxigénio nas condutas que transportam o gás inerte para os tanques de carga é superior ao máximo previsto.

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

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

10 — Emissão de falsos sinais de perigo não seguida pelos procedimentos de anulação adequados.

11 — Falta de equipamentos ou dispositivos fundamentais exigidos pelas convenções.

12 — Condições de excessiva insalubridade a bordo.

13 — Indícios evidentes, a partir das impressões gerais e observações dos inspetores, de existirem deterioração ou deficiências graves no casco ou estrutura, suscetíveis de comprometerem a integridade estrutural, a estanquidade ou a estanquidade à intempérie, do navio.

14 — Informações ou evidências de que o comandante ou a tripulação não estão familiarizados com as operações de bordo essenciais para a segurança da navegação ou a prevenção da poluição, ou de não terem sido realizadas tais operações.

15 — Falta de um quadro da organização do trabalho a bordo ou dos registos das horas de trabalho e descanso dos marítimos.

16 — Não apresentação, não conservação ou falsa conservação dos documentos exigidos pela MLC 2006 ou o facto de os documentos apresentados não conterem as informações exigidas pela MLC 2006 ou serem, por qualquer outro motivo, inválidos.

17 — Não conformidade das condições de vida e de trabalho a bordo do navio com as prescrições da MLC 2006.

18 — Indícios razoáveis de que o navio mudou de bandeira com o propósito de evitar o cumprimento da MLC 2006.

19 — Existência de uma queixa alegando a não conformidade das condições de vida e de trabalho a bordo do navio com as prescrições da MLC 2006.

B — Exemplos de motivos inequívocos para o controlo dos navios em aspetos ligados à proteção do transporte marítimo

1 — O inspetor pode estabelecer motivos inequívocos para medidas de controlo adicionais em matéria de proteção durante a inspeção PSC inicial, nomeadamente:

1.1 — Certificado ISSC inválido ou caducado;

1.2 — Nível de proteção do navio inferior ao do porto;

1.3 — Treinos relacionados com a proteção do navio não efetuados;

1.4 — Registos das 10 últimas interfaces navio/porto ou navio/navio incompletos;

- 1.5 — Evidências ou constatações de que membros fundamentais do pessoal do navio não são capazes de comunicar entre si;
- 1.6 — Evidências, a partir de observações, que existem deficiências graves nos dispositivos de proteção.
- 1.7 — Informações de terceiros, como relatórios ou denúncias com informações relacionadas com aspetos da proteção;
- 1.8 — O navio possui um certificado ISSC provisório emitido consecutivamente ao inicial e, no juízo profissional do inspetor, um dos propósitos do navio ou da companhia ao requerer tal certificado é subtrair-se à plena aplicação das disposições do capítulo XI-2 da SOLAS 74 e da parte A do Código ISPS transcorrido o período de validade do certificado provisório inicial. A parte A do Código ISPS especifica as circunstâncias de emissão dos certificados provisórios.

2 — O estabelecimento de outros motivos inequívocos, que não os referidos no número anterior, é da competência do inspetor, em conformidade com a lei.

ANEXO VII

Procedimentos para a inspeção dos navios

(a que se refere o n.º 1 do artigo 19.º)

Anexo 1, «Procedimentos de Inspeção pelo Estado do Porto (PIEP)» ao Abuja MOU e as seguintes instruções do Abuja MOU, na sua versão atualizada:

- Instruction 33/2000/02: Operational Control on Ferries and Passenger Ships (Controlo operacional de navios de passageiros e ferries);
- Instruction 35/2002/02: Guidelines for PSCO's on Electronic Charts (Linhas de orientação para os inspetores do Estado do porto em relação a cartas electrónicas);
- Instruction 36/2003/08: Guidance for Inspection on Working and Living Conditions (Orientações para as inspeções das condições de vida e de trabalho);
- Instruction 37/2004/02: Guidelines in Compliance with STCW 78/95 Convention as Amended (Linhas de orientação relativas ao cumprimento da Convenção STCW 78/95, emendada);
- Instruction 37/2004/05: Guidelines on the Inspection of Hours of Work/Rest (Linhas de orientação para a inspeção sobre as horas de trabalho/reposo);
- Instruction 37/2004/10: Guidelines for Port State Control Officers on Security Aspects (Linhas de orientação para os inspetores do Estado do porto relativas aos aspetos de proteção);
- Instruction 38/2005/02: Guidelines for PSCO's Checking a Voyage Data Recorder (VDR) (Linhas de orientação para os inspetores do Estado do porto verificarem os aparelhos de registo dos dados de viagem (VDR));
- Instruction 38/2005/05: Guidelines on MARPOL 73/78 Annex I (Linhas de orientação sobre o Anexo I da MARPOL 73/78);
- Instruction 38/2005/07: Guidelines on Control of the Condition Assessment Scheme (CAS) of Single Hull Oil Tankers (Linhas de orientação para o controlo do sistema de avaliação do estado dos navios petroleiros de casco simples (CAS));
- Instruction 39/2006/01: Guidelines for the Port State Control Officer on the ISM Code (Linhas de orientação para o inspetor do Estado do porto relativas ao Código ISM);
- Instruction 39/2006/02: Guidelines for Port State Control Officers on Control of GMDSS (Linhas de orientação para os inspetores do Estado do porto relativas ao controlo do GMDSS);
- Instruction 39/2006/03: Optimisation of Banning and Notification Checklist (Otimização da lista de verificação para a recusa de acesso e notificações);
- Instruction 39/2006/10: Guidelines for PSCOs for the Examination of Ballast Tanks and Main Power Failure Simulation (black-out test) (Linhas de orientação para os inspetores do Estado do porto relativas à inspeção dos tanques de lastro e à simulação de falha de energia elétrica (teste de black-out));
- Instruction 39/2006/11: Guidance for checking the structure of Bulk Carriers (Orientações para a verificação da estrutura dos graneleiros);
- Instruction 39/2006/12: Code of Good Practice for Port State Control Officers (Código de boas práticas para os inspetores do Estado do porto);
- Instruction 40/2007/04: Criteria for the Responsibility Assessment of Recognised Organisations (R/O) (Critérios de avaliação da responsabilidade das organizações reconhecidas);
- Instruction 40/2007/09: Guidelines for Port State Control Inspections for Compliance with Annex VI of Marpol 73/78 (Linhas de orientação para os inspetores do Estado do porto relativas à observância do Anexo VI da MARPOL 73/78).

ANEXO VIII

Inspeção expandida de navios

(a que se refere o n.º 4 do artigo 17.º)

Uma inspeção expandida incide em particular sobre o estado global das seguintes áreas de risco:

- Documentação;
- Estado da estrutura;
- Estanquidade;
- Sistemas de emergência;
- Radiocomunicações;
- Operações de carga;
- Segurança contra incêndios;
- Alarmes;
- Condições de vida e de trabalho;
- Equipamento de navegação;
- Meios de salvação;
- Mercadorias perigosas;
- Propulsão e maquinaria auxiliar;
- Prevenção da poluição.

Além disso, sob reserva da sua viabilidade material ou de eventuais limitações ligadas à segurança das pessoas, do navio ou do porto, uma inspeção expandida deve incluir a verificação de pontos específicos das áreas de risco consoante o tipo de navio inspecionado, estabelecidos em conformidade com o n.º 1 do artigo 17.º

ANEXO IX**Disposições relativas à recusa de acesso aos portos e fundeadouros nacionais****(a que se refere o n.º 2 do artigo 21.º)**

1 — Sempre que se verificarem as condições descritas no n.º 1 do artigo 22.º do decreto-lei que aprova o presente anexo, e para os casos em que o navio é detido, pelo IMP, pela terceira vez em portos ou fundeadouros nacionais, o IMP informa, por escrito, o comandante do navio e a Autoridade Marítima que é emitida uma recusa de acesso, aplicável logo que o navio saia do porto. A recusa de acesso é aplicável logo que o navio saia do porto ou fundeadouro após terem sido reparadas as deficiências que conduziram à sua detenção.

2 — O IMP comunica igualmente a sua decisão por escrito à administração do Estado de bandeira, à organização reconhecida em causa, aos outros signatários do Abuja MOU e ainda ao Secretariado do Abuja MOU. Deve igualmente atualizar, sem demora, a base de dados das inspeções (AMIS) com informações sobre a recusa de acesso.

3 — Para que a recusa de acesso seja revogada, a companhia tem de a requerer formalmente ao IMP. O pedido tem de ser acompanhado de um documento da administração do Estado de bandeira, emitido na sequência de uma visita a bordo de um inspetor devidamente autorizado pela administração do Estado de bandeira, que comprove que o navio satisfaz plenamente as disposições aplicáveis das convenções. A administração do Estado de bandeira fornece provas da realização da visita a bordo ao IMP.

4 — O pedido de revogação da recusa de acesso deve igualmente ser acompanhado, quando apropriado, de um documento da sociedade classificadora em que o navio está classificado emitido na sequência da visita a bordo de um inspetor da sociedade classificadora, que comprove que o navio está conforme com as normas de classificação especificadas pela referida sociedade. A sociedade classificadora fornece provas da realização da visita a bordo ao IMP.

5 — A recusa de acesso só pode ser revogada após o termo do período referido no n.º 3 do artigo 22.º ou do n.º 2 do artigo 23.º do decreto-lei que aprova o presente anexo e na sequência de uma reinspeção do navio num porto acordado. Se o porto acordado estiver situado num Estado da região Abuja MOU, a autoridade competente desse Estado pode, a pedido da autoridade competente que tiver recusado o acesso, autorizar o navio a entrar no porto acordado para que seja realizada a reinspeção. Nesse caso, não podem ser efetuadas quaisquer operações de carga no porto até que a recusa de acesso tenha sido revogada.

6 — Caso os motivos da detenção que estão na base da recusa de acesso incluam deficiências da estrutura do navio, o IMP pode exigir que seja dado acesso a determinados espaços, incluindo os espaços e os tanques de carga, para exame durante a reinspeção.

7 — A reinspeção é realizada pelo IMP ou pela autoridade competente do porto de destino, com o acordo do IMP. O IMP pode exigir um pré-aviso máximo de 14 dias para a reinspeção. São fornecidos ao IMP provas da conformidade do navio com os requisitos aplicáveis das convenções.

8 — A reinspeção consiste numa inspeção expandida, que deve abranger, pelo menos, os pontos relevantes do anexo VIII.

9 — Todas as Despesas resultantes desta inspeção são suportadas pela companhia.

10 — Se os resultados da inspeção expandida forem considerados satisfatórios pelo IMP, de acordo com o anexo VIII, a recusa de acesso será revogada e a companhia do navio de tal informada por escrito.

11 — O IMP deve igualmente comunicar a sua decisão por escrito à administração do Estado de bandeira, à sociedade classificadora em causa, aos outros Estados signatários do Abuja MOU, e ao Secretariado do Abuja MOU. Deve igualmente atualizar, sem demora, a base de dados das inspeções (AMIS) com informações sobre a revogação da recusa de acesso.

12 — As informações relativas aos navios que tiverem sido objeto de uma recusa de acesso aos portos e fundeadouros nacionais são postas à disposição na base de dados das inspeções (AMIS) e publicadas num sítio web público.

ANEXO X**Relatório de inspeção****(a que se refere o artigo 20.º)**

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

I — Informações gerais:

1 — Autoridade competente que redigiu o relatório;

2 — Data e local da inspeção;

3 — Nome do navio inspecionado;

4 — Bandeira;

5 — Tipo de navio (conforme indicado no certificado de gestão da segurança);

6 — Número IMO;

7 — Indicativo de chamada;

8 — Arqueação bruta;

9 — Porte bruto (quando relevante);

10 — Ano de construção determinado com base na data constante dos certificados de segurança do navio;

11 — Sociedade ou sociedades classificadoras ou qualquer outra organização, conforme o caso, que tenha(m) emitido certificados de classe para o navio em causa, se for o caso;

12 — Organização ou organizações reconhecidas e ou qualquer outra entidade que tenha(m) emitido certificados nos termos das convenções aplicáveis, para o navio em causa, em nome do Estado de bandeira;

13 — Nome e endereço da companhia ou do operador do navio;

14 — Nome e endereço do afretador responsável pela escolha do navio e tipo de afretamento, para os navios que transportem carga líquida ou sólida a granel;

15 — Data de redação do relatório de inspeção;

16 — Indicação de que as informações detalhadas sobre uma inspeção ou uma detenção podem ser objecto de publicação.

II — Informações relativas à inspeção:

1 — Certificados emitidos em aplicação das convenções relevantes, e autoridade ou organização que emitiu o(s) certificado(s) em causa, com indicação das datas de emissão e de caducidade;

2 — Partes ou elementos do navio que foram objecto de inspeção (no caso de inspeção mais detalhada ou expandida);

3 — Porto e data da última vistoria intermédia ou anual ou de renovação e nome da organização que a efetuou;

4 — Indicação do tipo de inspeção (inicial, mais detalhada, expandida);

5 — Natureza das deficiências;

6 — Medidas tomadas.

III — Informações suplementares em caso de detenção:

1 — Data da decisão de detenção;

2 — Data do levantamento da detenção;

3 — Natureza das deficiências que justificaram a decisão de detenção (remissões para as convenções, se aplicável);

4 — Indicação, se for o caso, de que a organização reconhecida, ou outro organismo privado que tenha efetuado a vistoria em causa, teve responsabilidade no que respeita às deficiências que, por si só ou combinadas com outras, levaram à detenção do navio;

5 — Medidas tomadas.

ANEXO XI

Critérios de detenção de um navio (a que se refere o n.º 5 do artigo 25.º)

Introdução

Antes de determinar se as deficiências detetadas numa inspeção justificam a detenção do navio implicado, o inspetor aplica os critérios referidos nos pontos 1 e 2 infra. No ponto 3 infra apresentam-se exemplos de deficiências que por si só podem justificar a detenção do navio implicado (em conformidade com o n.º 5 do artigo 25.º do presente decreto-lei).

Quando o motivo para a detenção resultar de avaria accidental sofrida pelo navio, quando em viagem para um porto ou fundeadouro, não deve ser dada ordem de detenção na condição de:

- a) Terem sido respeitadas as prescrições constantes da regra I/11(c) da SOLAS 74 relativas à notificação da administração do Estado de bandeira, do inspetor designado ou da organização reconhecida responsável pela emissão do certificado pertinente;
- b) Terem sido fornecidas o IMP, pelo comandante, antes de o navio entrar num porto, as informações sobre as circunstâncias do acidente e a avaria sofrida e sobre a notificação obrigatória da administração do Estado de bandeira;
- c) Estarem a ser tomadas pelo navio medidas de retificação que o IMP considere adequadas; e
- d) O IMP se ter certificado, depois de lhe ter sido comunicada a conclusão dos trabalhos de retificação, de haverem sido corrigidas as deficiências manifestamente perigosas para a segurança, a saúde ou o ambiente.

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

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

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

A necessidade de o inspetor voltar a bordo caracteriza a gravidade das deficiências. No entanto, não é uma obrigação para todos os casos. Implica que a autoridade deve verificar de alguma maneira, de preferência mediante nova visita, se as deficiências foram corrigidas antes da partida.

2 — Aplicação dos critérios principais — para decidir se as deficiências detetadas num navio são suficientemente graves para justificarem a detenção, o inspetor deve avaliar se:

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

Durante a inspeção, o inspetor deve ponderar se o navio e/ou a tripulação têm meios para:

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

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

3 — A fim de auxiliar o inspetor na execução das presentes orientações, 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 relevantes. A lista não pretende ser exaustiva.

3.1 — Generalidades — a falta de certificados e documentos válidos exigidos pelos instrumentos relevantes. Contudo, os navios que arvoram a bandeira de Estados que não sejam partes numa dada convenção relevante ou que não tenham dado execução a outro instrumento relevante, não estão autorizados a possuir os

certificados previstos pela convenção ou por outro instrumento relevante. Por conseguinte, a falta dos certificados exigidos não constitui, por si só, razão que justifique a detenção desses navios; contudo, a regra que impede qualquer tratamento mais favorável, exige o cumprimento cabal das regras antes da partida do navio.

3.2 — Domínios abrangidos pela SOLAS 74:

- 1) Avarias de funcionamento do equipamento de propulsão ou outros equipamentos essenciais, bem como das instalações elétricas;
- 2) Limpeza insuficiente da casa da máquina, quantidade excessiva de águas oleosas nas cavernas, contaminação por hidrocarbonetos dos isolamentos das tubagens incluindo os coletores de evacuação na casa da máquina, funcionamento deficiente dos dispositivos de esgoto das cavernas;
- 3) Avarias de funcionamento do gerador de emergência, da iluminação, das baterias e dos interruptores;
- 4) Avarias de funcionamento do aparelho de governo principal e auxiliar;
- 5) Falta, insuficiente capacidade ou grave deterioração dos equipamentos de salvação pessoais, das embarcações salva-vidas e dos dispositivos de lançamento à água;
- 6) Falta, inadequação às normas ou grave deterioração do sistema de deteção de incêndios, do alarme de incêndio, do equipamento de combate a incêndio, das instalações fixas de extinção de incêndios, do sistema de ventilação, dos registos corta-fogos ou dos dispositivos de fecho rápido, que não permita a sua utilização para o fim a que se destinam;
- 7) Falta, substancial deterioração ou avaria de funcionamento da proteção contra incêndios no convés de carga dos navios-tanque;
- 8) Falta, inadequação às normas ou grave deterioração dos faróis, balões ou sinais sonoros;
- 9) Falta ou avaria de funcionamento do equipamento de rádio para as comunicações de socorro e segurança;
- 10) Falta ou avaria de funcionamento do equipamento de navegação, tendo em atenção o disposto na regra V/16.2 da SOLAS 74;
- 11) Falta de cartas de navegação corrigidas e ou de quaisquer outras publicações náuticas pertinentes necessárias para a viagem planeada, tendo em conta que pode ser usado um sistema eletrónico de informação e apresentação de cartas náuticas (ECDIS) homologado, alimentado com dados oficiais, em substituição das cartas referidas;
- 12) Falta de exaustão não igniscível nas casas de bombagem da carga;
- 13) Deficiências graves a nível dos requisitos operacionais;
- 14) Número, composição ou certificação da tripulação não concordantes com o documento relativo à lotação de segurança;
- 15) Não realização do programa alargado de inspeções nos termos da regra 2 do capítulo XI-1 da SOLAS 74.

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) Falta ou deterioração dos dispositivos de segurança de alta pressão;
- 3) Instalações elétricas com más condições de segurança intrínsecas ou que não correspondam aos requisitos do código;
- 4) Fontes de ignição em locais de risco;
- 5) Violações dos requisitos especiais;
- 6) Ultrapassagem da carga máxima admissível por tanque;
- 7) Deficiente proteção térmica dos produtos sensíveis.

3.4 — Domínios abrangidos pelo Código IGC:

- 1) Transporte de uma substância não mencionada no certificado para o transporte ou falta de informação sobre a carga;
- 2) Falta de dispositivos de fecho em áreas de alojamento ou de serviço;
- 3) Antepara não estanque aos gases;
- 4) Câmara de ar deficiente;
- 5) Falta ou avaria das válvulas de fecho rápido;
- 6) Falta ou avaria das válvulas de segurança;
- 7) Instalações elétricas com más condições de segurança intrínsecas ou que não correspondam aos requisitos do código;
- 8) Ventiladores da área de carga não operacionais;
- 9) Alarmes de pressão dos tanques de carga não operacionais;
- 10) Instalação de deteção de gases e ou de gases tóxicos deteriorada;
- 11) Transporte de substâncias que devem ser inibidas sem um certificado de inibição válido.

3.5 — Domínios abrangidos pela LC 66:

- 1) Presença de áreas significativas com danos ou corrosão, pontos de ferrugem e consequente rigidez no convés e no casco afetando a navegabilidade ou a capacidade de receber carga nesses pontos, a menos que se efetuem as reparações temporárias para aceder a um porto onde se farão as reparações definitivas;
- 2) Um caso comprovado de insuficiente estabilidade;
- 3) Falta de informação suficiente e fiável, em termos aprovados, que por meios rápidos e simples permitam ao comandante providenciar no sentido do carregamento e lastro 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) Falta, deterioração substancial ou defeitos dos dispositivos de fecho, dos sistemas de fecho das escotilhas e das portas estanques;

5) Excesso de carga;

6) Falta das marcas de calado ou impossibilidade de leitura das mesmas.

3.6 — Áreas abrangidas pelo anexo I da MARPOL 73/78:

1) Falta, séria deterioração ou falha no bom funcionamento do equipamento de filtragem hidrocarbonetos/água, do equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos ou do sistema de controlo e alarme de 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;

4) Encanamento para a descarga de resíduos oleosos instalados sem autorização;

5) Falta do dossier dos relatórios das vistorias ou não conformidade desse dossier com a regra 13G(3)(b) da MARPOL 73/78.

3.7 — Áreas abrangidas pelo anexo II da MARPOL 73/78:

1) Falta do manual P&D;

2) Carregamento não classificado em categorias;

3) Inexistência do livro de registo de carga;

4) Transporte de substâncias semelhantes aos hidrocarbonetos que não satisfaça as regras ou efetuado sem um certificado devidamente alterado;

5) Encanamento para a descarga de resíduos oleosos instalados sem autorização.

3.8 — Áreas abrangidas pelo anexo V da MARPOL 73/78:

1) Inexistência de plano de gestão do lixo;

2) Inexistência de livro de registo do lixo;

3) O pessoal do navio não tem conhecimento das regras de eliminação/descarga do lixo previstos no plano de gestão do lixo.

3.9 — Áreas abrangidas pela STCW 78/emendada:

1) Marítimos que não dispõem de qualquer certificado, de um certificado adequado, de uma dispensa válida ou de prova documental de apresentação de um pedido de autenticação à administração do Estado de bandeira;

2) Prova de certificado obtido de forma fraudulenta ou cujo detentor não é a pessoa em nome da qual foi inicialmente emitido;

3) Incumprimento das prescrições aplicáveis relativas à lotação de segurança estabelecidas pela administração do Estado de bandeira;

4) Organização do serviço de quartos de navegação ou máquinas não conforme com as regras especificadas para o navio pela administração do Estado de bandeira;

5) Falta, num quarto, de pessoa qualificada para operar o equipamento essencial para a segurança da navegação, as radiocomunicações de segurança ou a prevenção da poluição marinha;

6) Impossibilidade de fornecer prova da aptidão para o desempenho das tarefas atribuídas aos marítimos em relação com a segurança do navio e a prevenção da poluição;

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

3.10 — Áreas abrangidas pela MLC 2006:

1) Comida insuficiente para a viagem até ao próximo porto;

2) Água potável insuficiente para a viagem até ao próximo porto;

3) Condições excessivamente insalubres a bordo;

4) Falta de aquecimento na área de alojamento de um navio que opere em zonas onde as temperaturas possam ser excessivamente baixas;

5) Ventilação insuficiente nas áreas dos alojamentos de um navio;

6) Excesso de lixo, bloqueamento com equipamento ou carga ou outras condições de falta de segurança nas áreas de passagem/alojamento;

7) Provas claras de que o grau de cansaço do pessoal de quarto ou outro pessoal de serviço para o primeiro quarto e quartos seguintes compromete o seu desempenho;

8) Condições a bordo claramente perigosas para a segurança, a saúde ou a proteção dos marítimos;

9) Violação grave ou repetida das disposições da MLC 2006, inclusive dos direitos dos marítimos, relativas às condições de vida e de trabalho dos marítimos a bordo do navio, como estabelecido no certificado de trabalho marítimo e na declaração de conformidade do trabalho marítimo do navio.

3.11 — Áreas que podem não justificar uma detenção, mas que implicam, por exemplo, a suspensão das operações de carga.

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 XII

Critérios mínimos para os inspetores

(a que se refere o artigo 5.º)

PARTE A

1 — Os inspetores devem:

a) Dispor de conhecimentos teóricos adequados sobre os navios e suas operações e ter a experiência prática relevante;

b) Ser competentes em matéria de aplicação dos requisitos das convenções e dos procedimentos de inspeção pelo Estado do porto;

c) Adquirir esses conhecimentos e competências em matéria de aplicação das normas internacionais e comunitárias através de programas de formação documentados.

2 — Os inspetores devem, no mínimo:

a) Possuir qualificações adequadas, adquiridas numa instituição de estudos marítimos ou náuticos, e experiência relevante de serviço de mar na qualidade de oficial certificado, titular ou ex-titular de um

certificado de competência STCW II/2 ou III/2 válido, sem limite no que diz respeito à zona de operações ou potência de propulsão ou arqueação; ou

b) Dispor de um diploma, reconhecido pela autoridade competente, de engenheiro 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; ou

c) Dispor de um diploma universitário ou equiparado relevante e ter sido adequadamente formados e certificados como inspetores de segurança de navios.

3 — Os inspetores devem ter:

a) Completado um mínimo de um ano de serviço como inspetor do Estado de bandeira afeto à inspeção e à certificação de navios em conformidade com as convenções ou estar envolvido no acompanhamento das atividades de organizações reconhecidas às quais tenham sido delegadas funções oficiais; ou

b) Adquirido um nível de competência equivalente em virtude de ter seguido uma formação no terreno de pelo menos um ano através da participação em inspeções pelo Estado do porto sob a orientação de inspetores experientes do Estado do porto.

4 — Os inspetores que se integrem nas categorias mencionadas na alínea a) do ponto 2 devem ter adquirido uma experiência marítima de pelo menos cinco anos, que inclua períodos de serviço no mar como, respetivamente, oficial de convés ou oficial de máquinas, ou como inspetor do Estado de bandeira ou como inspetor-assistente do Estado do porto. Essa experiência inclui um período de pelo menos dois anos no mar como oficial de convés ou oficial de máquinas.

5 — Os inspetores devem ter capacidade de expressão oral e escrita com o pessoal navegante na língua mais correntemente falada no mar.

6 — Os inspetores que efetuam as inspeções referidas nos n.ºs 1 e 2 do artigo 19.º do presente decreto-lei devem dispor das qualificações adequadas, incluindo conhecimentos teóricos e experiência prática suficientes no domínio da proteção do transporte marítimo. As referidas qualificações devem, normalmente, incluir:

a) Uma boa compreensão da problemática da proteção do transporte marítimo e da sua aplicação às operações a controlar;

b) Um bom conhecimento prático do funcionamento das tecnologias e técnicas de proteção;

c) Conhecimento dos princípios, procedimentos e técnicas de inspeção;

d) Conhecimento prático das operações a controlar.

PARTE B

O cartão de identificação dos inspetores deve conter as seguintes informações:

a) Nome da entidade emissora;

b) Nome completo do detentor do cartão de identificação;

c) Fotografia atual do detentor do cartão de identificação;

d) Assinatura do detentor do cartão de identificação;

e) Declaração autorizando o detentor a efetuar inspeções de navios ao abrigo do presente decreto-lei e os atos previstos no seu artigo 25.º.

f) Tradução no verso, em língua inglesa, dos elementos referidos nas alíneas anteriores.

ANEXO XIII

Dados a fornecer no âmbito da execução da monitorização (a que se refere o artigo 39.º)

1 — O IMP pode fornecer às entidades competentes, até 1 de abril de cada ano, os seguintes dados relativos ao ano transato:

1.1 — Número de inspetores ao seu serviço no quadro da inspeção de navios pelo Estado do porto;

1.2 — Número total de navios distintos entrados nos portos nacionais. Este número equivale ao número de navios abrangidos pelo presente decreto-lei que entraram nos portos nacionais, contados uma única vez.

2 — Os dados referidos no n.º 1.1 anterior devem ser transmitidos segundo o seguinte modelo:

Porto/Ilha	Número de inspetores a tempo inteiro (A)	Número de inspetores a tempo parcial ⁽¹⁾ (B)	Conversão de (B) para tempo inteiro (C)	Total (A+C)
Porto X/ou Ilha Y.....				
Porto Y/ou Ilha X.....				
Total.....				

No caso dos inspetores que trabalhem no domínio da inspeção pelo Estado do porto apenas a tempo parcial, o IMP converterá o número total desses inspetores no número equivalente de inspetores a tempo inteiro. Quando o mesmo inspetor trabalhar em mais de um porto ou ilha, o equivalente do tempo parcial aplicável deve ser contabilizado em cada porto.

3 — Os referidos dados devem ser fornecidos a nível nacional e para cada um dos portos nacionais. Para efeitos do presente anexo, deve entender-se por porto um porto específico, uma ilha ou uma região coberta por um inspetor ou uma equipa de inspetores, região esse que pode incluir vários portos, se adequado.

4 — O IMP deve:

a) Elaborar semestralmente uma lista das escalas de cada um dos navios, com exceção dos serviços regulares de ferry-boats de passageiros ou mercadorias, que entraram nos portos nacionais, com indicação, para cada navio, do respetivo número IMO, da data de chegada e do porto. Esta lista é fornecida na forma de uma folha de cálculo informática que permita a extração e o tratamento automático da informação acima mencionada. A lista é elaborada no prazo de três meses a contar do fim do período a que os dados dizem respeito; e

b) Elaborar uma lista separada dos serviços regulares de ferry-boats de passageiros e dos serviços regulares de ferry-boats de mercadorias referidos na alínea anterior num prazo não superior a seis meses, a contar a partir de 1 de janeiro de cada ano, sempre que se verifique uma alteração nesses serviços. Para cada navio, a lista deve conter o respetivo número IMO, o nome e o trajeto efetuado pelo navio. A lista é fornecida na forma de uma folha de cálculo informática que permita a extração e o tratamento automático da informação acima mencionada.

José Ulisses de Pina Correia e Silva – José da Silva Gonçalves – Luís Filipe Lopes Tavares