

Substância (sinónimos)	Número CAS
A água potável é aceitável enquanto carga anterior unicamente se a carga imediatamente anterior constar da lista e não tiver sido objecto de restrições semelhantes.	
O hidróxido de potássio (potassa cáustica) é aceitável enquanto carga anterior unicamente se a carga imediatamente anterior constar da lista e não tiver sido objecto de restrições semelhantes	1310-58-3
Acetato de <i>n</i> -propilo	109-60-4
Tetrâmero de propileno	6842-15-5
Alcool propílico (propano-1-ol, 1-propanol)	71-23-8
O hidróxido de sódio (soda cáustica) é aceitável enquanto carga anterior unicamente se a carga imediatamente anterior constar da lista e não tiver sido objecto de restrições semelhantes	1310-73-2
Dióxido de silício (microssilica)	7631-86-9
Silicato de sódio (vidro de água)	1344-09-8
Sorbitol (<i>D</i> -sorbitol, álcool hexa-hídrico; <i>D</i> -sorbite)	50-70-4
Ácido sulfúrico	7664-93-9
Solução de ureia e nitrato de amónio (UAN)	
Borras de vinho (tártaro em bruto, vinhaço, sarro, tartarato monobásico de potássio, bitartarato de potássio em bruto)	868-14-4
Óleos minerais brancos (*)	8042-47-5

(*) Substância sujeita a reavaliação, com base em novos dados científicos.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E HABITAÇÃO

Decreto-Lei n.º 180/2004

de 27 de Julho

Com o Decreto-Lei n.º 94/96, de 17 de Julho, o Governo introduziu no direito interno as regras preconizadas na Directiva n.º 93/75/CE, do Conselho, de 13 de Setembro, que impôs aos Estados a adopção de medidas relativas às condições mínimas exigidas aos navios com destino a portos marítimos da Comunidade ou que deles saíssem transportando mercadorias perigosas ou poluentes.

Esse diploma legal foi alterado pelo Decreto-Lei n.º 367/98, de 23 de Novembro, o qual transpôs para a ordem jurídica interna as alterações que entretanto foram aprovadas pelas Directivas n.ºs 96/39/CE, da Comissão, de 19 de Junho, e 97/34/CE, da Comissão, de 6 de Junho.

Posteriormente, as Directivas n.ºs 98/55/CE, da Comissão, de 17 de Julho, e 98/74/CE, da Comissão, de 1 de Outubro, produziram de novo alterações na Directiva n.º 93/75/CE no que concerne à matéria referente à versão em vigor para alguns dos instrumentos internacionais reguladores aplicáveis, em particular a Convenção MARPOL, os códigos IBC e IGC, o código INF e a alteração de alguns instrumentos legais. Em conformidade, foi publicado o Decreto-Lei n.º 169/2000, de 8 de Agosto.

No entanto, as regras preconizadas na Directiva n.º 2002/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Junho, reforçam, alargam e produzem alterações significativas ao estabelecido na Directiva n.º 93/75/CE, instituindo um sistema de intercâmbio de dados referentes às cargas perigosas transportadas pelos navios, entre as autoridades competentes dos Estados membros, e, conseqüentemente, procedem à sua revogação, pelo que se impõe a sua transposição, o que se faz pelo presente diploma.

Por outro lado, a prevenção de acidentes e a prevenção da poluição do mar exige a instalação de um sistema de acompanhamento e informação do tráfego de navios, com especial atenção aos navios considerados de risco, em articulação com os sistemas de organização de tráfego e com os serviços de tráfego marítimo existentes ou a criar, bem como a obrigatoriedade de os

navios que entram ou circulam no espaço comunitário se identificarem de forma automática.

Mas a satisfação dessa obrigação só é viável se cada um dos Estados membros plasmar no ordenamento jurídico interno essas exigências.

Nessa linha de orientação, o presente diploma estabelece a obrigação de comunicação pelo comandante de um navio em águas nacionais de qualquer acidente ou incidente marítimo e a forma de actuação das entidades responsáveis. A obrigatoriedade de utilização a bordo de um registador de dados da viagem, imposta agora aos navios que entram ou circulam no espaço comunitário, contribuirá para facilitar os inquéritos a acidentes ou incidentes marítimos.

Não obstante as medidas referidas, a inexistência de um plano que permita, num porto ou em qualquer zona abrigada, quando a situação o justifique, o acolhimento de um navio em dificuldade pode ter consequências graves em caso de acidente marítimo. É, pois, primordial para todos os Estados membros o objectivo que a Directiva n.º 2002/59/CE preconiza de cada um dos países da Comunidade proceder à elaboração de planos que contemplem a definição de locais de refúgio.

Este diploma identifica, assim, as entidades nacionais responsáveis pela aplicação ou coordenação das matérias expostas e as formas de articulação entre si e com as congéneres dos outros Estados membros.

Por fim, no que concerne ao regime sancionatório, para além do expressamente fixado no presente diploma legal, julgou-se adequado, por se considerar ser da competência da autoridade marítima nacional, acrescentar duas alíneas ao elenco das condutas tipificadas no Decreto-Lei n.º 45/2002, de 2 de Março, o qual aprovou o quadro geral dos ilícitos contra-ordenacionais da competência dos capitães dos portos.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas.

Assim:

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

Artigo 1.º

Objecto

1 — O presente diploma transpõe para a ordem jurídica nacional a Directiva n.º 2002/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Junho, relativa à ins-

tituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios.

2 — São estabelecidas regras relativas à instituição, no território nacional, de um sistema de acompanhamento e de informação do tráfego de navios com vista a aumentar a segurança e a eficácia do tráfego marítimo, melhorar a resposta das autoridades a incidentes, a acidentes ou a situações potencialmente perigosas no mar, incluindo operações de busca e de salvamento, e contribuir para uma melhor prevenção e detecção da poluição causada pelos navios.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1 — Salvo disposição em contrário, o presente diploma aplica-se aos navios de arqueação bruta igual ou superior a 300.

2 — O presente diploma não se aplica a:

- a) Navios de guerra e unidades auxiliares da Marinha de qualquer pavilhão e outros navios pertencentes a um Estado membro ou ao serviço de um Estado membro e utilizados para um serviço público de natureza não comercial;
- b) Embarcações de pesca e tradicionais bem como embarcações de recreio de comprimento inferior a 45 m;
- c) Depósitos de combustível de menos de 5000 t, provisões de bordo e equipamentos do navio.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente diploma, entende-se por:

- a) «Instrumentos internacionais pertinentes» os seguintes instrumentos:
 - i) MARPOL, a Convenção Internacional de 1973 para a Prevenção da Poluição por Navios, bem como o seu Protocolo de 1978;
 - ii) SOLAS, a Convenção Internacional para a salvaguarda da Vida Humana no Mar, bem como os seus protocolos e alterações;
 - iii) A Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios de 1969;
 - iv) A Convenção Internacional de 1969 sobre a Intervenção no Alto Mar em Caso de Acidente Que Provoque ou Possa Vir a Provocar Poluição por Hidrocarbonetos e o Protocolo de 1973 sobre a Intervenção no Alto Mar em Caso de Poluição por Substâncias Que não Sejam Hidrocarbonetos;
 - v) Convenção SAR, a Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimos de 1979;
 - vi) Código ISM, o código internacional de gestão para a segurança;
 - vii) Código IMDG, o código marítimo internacional para as mercadorias perigosas;
 - viii) Código IBC, o código internacional para a construção e o equipamento dos navios de transporte de produtos químicos perigosos

gosos a granel, da Organização Marítima Internacional (OMI);

- ix) Código IGC, o código internacional para a construção e o equipamento dos navios de transporte de gases liquefeitos a granel, da OMI;
 - x) Código BC, o código de práticas para a segurança do transporte de carga sólida a granel, da OMI;
 - xi) Código INF, o código para a segurança do transporte de combustível nuclear irradiado, plutónio e resíduos altamente radioactivos em barris a bordo de navios, da OMI;
 - xii) Resolução A.851(20) da OMI, a resolução A.851(20) da OMI intitulada «General principles for ship reporting systems and ship reporting requirements, including guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants»;
 - b) «Operador» o armador ou o gestor do navio;
 - c) «Agente» a pessoa mandatada ou autorizada para prestar informações em nome do operador do navio;
 - d) «Carregador» a pessoa que celebrou um contrato de transporte de mercadorias com um transportador ou em nome da qual ou por conta da qual foi celebrado esse contrato;
 - e) «Companhia» a companhia na aceção que lhe é dada na regra 1.2 do capítulo IX da Convenção SOLAS;
 - f) «Navio» qualquer navio de mar ou veículo marinho;
 - g) «Mercadorias perigosas»:
 - i) As mercadorias mencionadas no código IMDG;
 - ii) As substâncias líquidas perigosas enumeradas no capítulo 17 do código IBC;
 - iii) Os gases liquefeitos enumerados no capítulo 19 do código IGC;
 - iv) As matérias sólidas referidas no apêndice B do código BC.
- Incluem-se igualmente nesta definição as mercadorias para cujo transporte tenham sido prescritas condições prévias adequadas em conformidade com o disposto no ponto 1.1.3 do código IBC ou no ponto 1.1.6 do código IGC.
- h) «Mercadorias poluentes»:
 - i) Os hidrocarbonetos conforme a definição dada no anexo I da Convenção MARPOL;
 - ii) As substâncias líquidas nocivas, conforme a definição dada no anexo II da Convenção MARPOL;
 - iii) As substâncias prejudiciais, conforme a definição dada no anexo III da Convenção MARPOL;
 - i) «Unidade de transporte de carga» qualquer veículo de carga rodoviário, vagão de carga ferroviário, contentor, veículo cisterna rodoviário, vagão ferroviário ou cisterna portátil;

- j) «Endereço» o nome e as ligações de comunicação pelos quais se possa estabelecer contacto, em caso de necessidade, com o operador, o agente, a autoridade portuária, a autoridade competente ou qualquer outra pessoa ou organismo autorizados na posse de informações detalhadas relativas à carga transportada pelo navio;
- l) «Autoridade competente nacional» o Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, adiante designado por IPTM, que, nos termos do presente diploma, recebe e disponibiliza as informações nele referidas;
- m) «Autoridades portuárias» as administrações portuárias e as delegações regionais do IPTM, em cada porto, para receber e disponibilizar as informações comunicadas em conformidade com o presente diploma;
- n) «Autoridade marítima» as capitánias dos portos;
- o) «Local de refúgio» um porto, parte de porto ou outro espaço para manobrar ou fundeadoiro de protecção, ou qualquer outra área de refúgio identificada em plano de acolhimento de navios em dificuldade;
- p) «Centro costeiro»:
 - 1) O centro de serviço de tráfego marítimo e instalações em terra responsáveis por sistemas de notificação obrigatória dos navios aprovados pela OMI e sob a responsabilidade do IPTM;
 - 2) O centro de coordenação de busca e salvamento marítimo (MRCC), nos termos do Decreto-Lei n.º 15/94, de 22 de Janeiro;
- q) «Serviço de tráfego marítimo (VTS)» um serviço destinado a aumentar a segurança e a eficácia do tráfego marítimo e a proteger o ambiente, com capacidade para intervir no tráfego e reagir a situações de tráfego que surjam na zona por ele abrangida;
- r) «Sistemas de organização do tráfego» qualquer sistema que inclua uma ou várias rotas ou medidas de organização do tráfego destinadas a reduzir o risco de acidentes; inclui esquemas de separação do tráfego, rotas com dois sentidos, vias recomendadas, zonas a evitar, zonas de tráfego costeiro, desvios, zonas de precaução e rotas de águas profundas, nomeadamente como aquelas a que se refere o Decreto-Lei n.º 200/86, de 22 de Julho;
- s) «Embarcações tradicionais» qualquer tipo de embarcação histórica e suas réplicas, incluindo as embarcações destinadas a incentivar ou promover competências e a navegação tradicionais, que constituam simultaneamente monumentos culturais vivos, manobrados de acordo com princípios de navegação e técnica tradicionais;
- t) «Acidente» qualquer acidente na acepção do código da OMI para a investigação de acidentes e incidentes marítimos;
- u) «Estado membro» qualquer Estado membro da União Europeia.

TÍTULO I

Notificação e acompanhamento dos navios

Artigo 4.º

Notificação prévia à entrada em portos nacionais

1 — O operador, agente ou comandante de um navio que se dirija a um porto nacional deve notificar as informações previstas no n.º 1 do anexo I do presente diploma, que dele faz parte integrante, à autoridade portuária:

- a) Com pelo menos vinte e quatro horas de antecedência; ou
- b) O mais tardar no momento em que o navio largue do porto anterior, se a duração da viagem for inferior a vinte e quatro horas; ou
- c) Se não for conhecido o porto de escala ou se tiver sido alterado durante a viagem, logo que a informação seja conhecida.

2 — A autoridade portuária garante a transmissão, sem demora, das referidas informações ao IPTM, por via electrónica.

3 — Os navios provenientes de um porto fora da Comunidade que se dirijam a um porto nacional e que transportem mercadorias perigosas ou poluentes devem cumprir as obrigações de notificação previstas no artigo 12.º

Artigo 5.º

Sistemas de notificação obrigatória de navios

1 — Sempre que esteja implementado numa zona marítima sob jurisdição nacional um sistema de notificação obrigatória dos navios, aprovado pela OMI de acordo com a regra 11 do capítulo V da Convenção SOLAS, em conformidade com as orientações e critérios aplicáveis estabelecidos pela OMI, o IPTM adopta as medidas necessárias e adequadas para garantir que todos os navios que entrem na zona abrangida por esse sistema comuniquem as informações exigidas, sem prejuízo de quaisquer informações suplementares que possam ser solicitadas de acordo com a resolução A.851(20) da OMI.

2 — O IPTM ao submeter à OMI um sistema de notificação obrigatória dos navios inclui nessa proposta os elementos constantes do n.º 4 do anexo I.

Artigo 6.º

Utilização de sistemas de identificação automática

1 — Os navios que se dirijam a um porto nacional devem, de acordo com o calendário estabelecido na secção I do anexo II do presente diploma, que dele faz parte integrante, estar equipados com um sistema de identificação automática (AIS) que responda às normas de desempenho definidas pela OMI.

2 — Os navios equipados com um AIS devem manter esse sistema operacional a qualquer momento, excepto quando a protecção das informações sobre navegação estiver prevista em acordos, regras ou normas internacionais.

Artigo 7.º

Utilização de sistemas de organização do tráfego

O IPTM e a Autoridade Marítima Nacional, através dos meios do Comando Naval, devem assegurar um acompanhamento e adoptar as medidas necessárias e adequadas para garantir que todos os navios que entrem numa zona marítima sob jurisdição nacional abrangida por um sistema de organização de tráfego aprovado pela OMI de acordo com a regra 10 do capítulo V da Convenção SOLAS utilizem esse sistema de acordo com as orientações e critérios pertinentes definidos pela OMI.

Artigo 8.º

Acompanhamento da observância pelos navios das disposições relativas aos serviços de tráfego marítimo

1 — Os navios que entrem numa zona sujeita a um VTS costeiro em águas sob jurisdição nacional e baseado nas orientações definidas pela OMI devem participar nesse VTS e observar as respectivas regras.

2 — Os navios que arvoem pavilhão nacional e que entrem numa zona sujeita a um VTS, baseado nas orientações definidas pela OMI, nas águas sob jurisdição de outro Estado membro obrigam-se a observar as regras desse VTS.

Artigo 9.º

Sistemas de registo dos dados de viagem

1 — Os navios que se dirijam a um porto nacional têm de estar equipados com um sistema de registo dos dados de viagem (VDR), de acordo com as regras estabelecidas na secção II do anexo II.

2 — Os dados recolhidos de um sistema VDR devem ser facultados aos órgãos locais da Direcção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM) e ao IPTM, quando seja realizado um inquérito na sequência de um acidente ocorrido nas águas sob jurisdição nacional.

3 — As autoridades referidas no número anterior devem garantir que esses dados são utilizados no inquérito e analisados adequadamente, providenciando, ainda, para que nos 30 dias subsequentes à finalização do processo os resultados sejam divulgados.

4 — No caso de o acidente referido no n.º 2 envolver navios de pavilhão de outro Estado membro, esses dados devem ser-lhe facultados a seu pedido.

Artigo 10.º

Inquéritos a acidentes e incidentes marítimos

1 — Sem prejuízo do disposto no Decreto-Lei n.º 27/2002, de 14 de Fevereiro, é dado cumprimento ao disposto no código da OMI para a investigação de acidentes e incidentes marítimos, sempre que se efectuar qualquer inquérito que envolva um navio abrangido pelo presente diploma.

2 — Nos inquéritos sobre acidentes e incidentes marítimos que envolvam navios que arvoem pavilhão nacional nas águas sob jurisdição de outro Estado membro deve ser assegurada a cooperação com as autoridades competentes do outro Estado membro.

TÍTULO II

Notificação das mercadorias perigosas ou poluentes a bordo de navios (Hazmat)

Artigo 11.º

Obrigações do carregador na entrega de mercadorias em portos nacionais

1 — As mercadorias perigosas ou poluentes só podem ser entregues para transporte ou embarcadas num navio, seja qual for a sua dimensão, num porto nacional, se o comandante ou o operador tiver recebido uma declaração com as informações enumeradas no n.º 2 do anexo I.

2 — Na declaração deve constar se as mercadorias embarcadas estão acondicionadas em tanques portáteis ou em contentores, as respectivas marcas de identificação, sua dimensão e peso.

3 — Os carregadores são igualmente obrigados a marcar e a rotular, nos termos da regra 4 do capítulo VII da Convenção SOLAS, 1974, e respectivas emendas, os contentores, os tanques, as embalagens e as unidades de carga que contenham mercadorias perigosas ou poluentes de modo a permitir a sua imediata identificação.

4 — Se as mercadorias forem transportadas em contentores, os carregadores são ainda obrigados a mencionar na declaração que a carga a transportar se encontra devidamente acondicionada e em condições de transporte.

5 — Compete ao carregador fornecer ao comandante ou ao operador a declaração e garantir que a carga entregue para transporte corresponde efectivamente à declarada em conformidade com o número anterior.

Artigo 12.º

Notificação de mercadorias perigosas ou poluentes transportadas a bordo

1 — O operador, o agente ou o comandante de um navio, seja qual for a sua dimensão, que largue de um porto nacional transportando mercadorias perigosas ou poluentes deve notificar à autoridade portuária, antes da saída do navio, as informações especificadas no n.º 3 do anexo I.

2 — O operador, o agente ou o comandante de um navio, seja qual for a sua dimensão, que transporte mercadorias perigosas ou poluentes e que se dirija a um porto nacional deve comunicar as informações especificadas no n.º 3 do anexo I à autoridade portuária do primeiro porto de destino o mais tardar no momento da largada do porto de carregamento ou, caso o porto de destino não seja conhecido no momento da largada, logo que essa informação seja conhecida.

3 — A autoridade portuária em causa deve conservar as informações especificadas no n.º 3 do anexo I durante um período mínimo de um mês após a largada do navio.

4 — O intercâmbio destas informações entre as autoridades portuárias, o IPTM e a autoridade marítima é efectuado por via electrónica e permite a recepção e o tratamento das mensagens notificadas em conformidade com o definido no anexo III do presente diploma e que dele faz parte integrante.

5 — As informações a transmitir nos termos dos n.ºs 1 e 2 deste artigo devem ser transmitidas por via electrónica, sem prejuízo do estabelecido no artigo 28.º

Artigo 13.º

Intercâmbio informatizado de dados entre autoridades nacionais competentes dos Estados membros

1 — O IPTM, enquanto autoridade competente nacional, deve cooperar com as autoridades competentes nacionais dos Estados membros no sentido de assegurar a interconexão e a interoperabilidade dos sistemas utilizados para gerir as informações especificadas no anexo I.

2 — O sistema de informação nacional, instalado em conformidade com o número anterior, deve apresentar as seguintes características:

- a) O intercâmbio de dados far-se-á por via electrónica, devendo o sistema permitir a recepção e o processamento das mensagens comunicadas em conformidade com o artigo 12.º;
- b) O sistema deve permitir a comunicação dos dados vinte e quatro horas por dia;
- c) O IPTM deve transmitir à autoridade competente nacional de outro Estado membro que o solicite as informações relativas ao navio e à carga perigosa ou poluente a bordo.

Artigo 14.º

Isenções

1 — O IPTM pode dispensar do cumprimento da obrigação prevista no artigo 12.º os serviços regulares efectuados entre portos nacionais.

2 — Sempre que um serviço regular internacional seja operado entre portos nacionais e um Estado membro, o IPTM pode conceder uma isenção do cumprimento da obrigação prevista no artigo 12.º, a pedido desse Estado membro, ou pode solicitá-la a esse Estado membro.

3 — As isenções a que se referem os números anteriores só podem ser concedidas desde que preenchidas as seguintes condições:

- a) A companhia que explora os referidos serviços regulares deve estabelecer e manter actualizada uma relação dos navios em causa e transmiti-la à autoridade nacional competente interessada;
- b) Por cada viagem efectuada, as informações especificadas no n.º 3 do anexo I devem estar à disposição da autoridade nacional competente, a pedido desta;
- c) A companhia deve instalar um sistema interno que funcione vinte e quatro horas por dia e garanta a transmissão sem demora e por via electrónica das referidas informações à autoridade nacional competente que as solicitou, em conformidade com os n.ºs 1 e 2 do artigo 12.º

4 — O IPTM deve verificar periodicamente se estão a ser cumpridas as condições previstas nos números anteriores deste artigo.

5 — O IPTM tem de transmitir à Comissão a lista das companhias e navios dispensados nos termos do presente artigo, bem como eventuais actualizações dessa lista.

TÍTULO III

Acompanhamento dos navios de risco e intervenção em caso de incidente ou acidente marítimo

Artigo 15.º

Transmissão de informações relativas a determinados navios

1 — Os navios que correspondam aos critérios a seguir enumerados são considerados navios de risco potencial para a navegação ou uma ameaça para a segurança marítima, a segurança das pessoas ou o ambiente:

- a) Navios que, durante a viagem:
 - i) Tenham estado envolvidos nos incidentes ou acidentes marítimos referidos no artigo 16.º; ou
 - ii) Não tenham satisfeito as obrigações de notificação e de informação impostas pelo presente diploma; ou
 - iii) Tenham desrespeitado as regras aplicáveis dos sistemas de organização do tráfego e dos VTS da responsabilidade de um Estado membro;
- b) Navios relativamente aos quais exista prova ou presunção de descarga deliberada de hidrocarbonetos ou de outras infracções à Convenção MARPOL nas águas sob jurisdição de um Estado membro;
- c) Navios a que tenha sido recusado acesso aos portos dos Estados membros ou que tenham sido objecto de um relatório ou de notificação por um Estado membro em conformidade com o disposto no n.º 1 do anexo I da Directiva n.º 95/21/CE, do Conselho, de 19 de Junho, relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto, transposta para o ordenamento jurídico nacional pelo Decreto-Lei n.º 284/2003, de 8 de Novembro.

2 — Os centros costeiros nacionais que tiverem informações relevantes sobre os navios referidos no n.º 1 devem comunicá-las ao IPTM, que por sua vez as transmite aos centros costeiros de outros Estados membros situados na rota prevista do navio.

3 — As informações que forem comunicadas por outros Estados membros sobre os navios referidos no n.º 1 são transmitidas ao IPTM, que procede à sua adequada divulgação.

4 — As inspecções ou verificações aos navios referidos no n.º 1, efectuadas nos portos nacionais, são realizadas em harmonia com as disposições preconizadas no Decreto-Lei n.º 284/2003, de 8 de Novembro, devendo o IPTM dar conhecimento do resultado destas acções a todos os Estados membros interessados.

Artigo 16.º

Comunicação de incidentes e acidentes marítimos

1 — Com vista a prevenir ou atenuar riscos significativos para a segurança marítima, a segurança das pessoas ou o ambiente, o comandante de um navio que

navegue em zona nacional de busca e salvamento ou económica exclusiva deve, sem prejuízo do quadro do direito internacional, informar imediatamente o centro costeiro geograficamente competente de:

- a) Qualquer incidente ou acidente que afecte a segurança do navio, nomeadamente abalroamento, encalhe, dano, falha ou avaria, alagamento ou escorregamento da carga, anomalias no casco ou falhas estruturais;
- b) Qualquer incidente ou acidente que comprometa a segurança da navegação, nomeadamente falhas susceptíveis de afectar a capacidade de manobra ou de navegação do navio e anomalias que afectem os sistemas de propulsão ou os aparelhos de governo, a instalação de produção de electricidade ou o equipamento de navegação ou de comunicações;
- c) Qualquer situação que possa levar à poluição das águas e do litoral, nomeadamente descarga ou risco de descarga de produtos poluentes no mar;
- d) Qualquer mancha de poluição ou deriva de contentores ou embalagens observadas no mar.

2 — A informação transmitida em aplicação do número anterior deve conter, pelo menos, o nome e a posição do navio, o porto de partida, o porto de destino e o endereço onde se podem obter informações sobre as mercadorias perigosas ou poluentes transportadas a bordo, os elementos relativos ao incidente e todas as informações pertinentes referidas na resolução A.851(20)] da OMI.

3 — O centro costeiro geograficamente competente garante a transmissão, sem demora, da informação mencionada neste artigo ao IPTM, à DGAM e ao MRCC/MRSC, por via electrónica, e este garante a sua disponibilidade às demais entidades competentes.

Artigo 17.º

Medidas em caso de condições meteorológicas excepcionalmente desfavoráveis

1 — Quando, em caso de condições meteorológicas ou estado do mar excepcionalmente desfavoráveis, o órgão local da DGAM considere que existe um risco grave de poluição das suas zonas marítimas ou costeiras ou das zonas marítimas ou costeiras de outros Estados membros ou que a segurança de vidas humanas está em perigo:

- a) Deve, sempre que possível, facultar ao comandante de um navio que se encontre na zona portuária em questão e que deseje entrar ou sair do porto todas as informações sobre as condições meteo-oceânicas e, sempre que pertinente e possível, sobre os riscos que estas podem acarretar para o navio, a carga, a tripulação e os passageiros;
- b) Pode tomar, sem prejuízo do dever de assistência a navios em perigo e em conformidade com o disposto no artigo 19.º do presente diploma, quaisquer outras medidas adequadas, as quais podem incluir uma recomendação ou a proibição de um navio, em particular, ou de os navios, em geral, entrarem ou saírem do porto, até se ter verificado que deixou de haver qualquer risco para a vida humana e ou o meio ambiente, nos termos do disposto no n.º 4 do

artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de Março;

- c) Deve adoptar as medidas adequadas para limitar na medida do possível ou, se necessário, proibir o abastecimento de combustível no mar territorial.

2 — O comandante do navio deve informar a companhia das recomendações a que se refere o n.º 1, as quais não obstam, todavia, a qualquer decisão do comandante tomada com base na sua apreciação profissional nos termos da Convenção SOLAS.

Artigo 18.º

Medidas em caso de incidente ou acidente marítimo

1 — Em caso dos incidentes ou acidentes marítimos referidos no artigo 16.º, as entidades competentes devem adoptar, sempre que necessário, nos termos da legislação em vigor, as medidas adequadas.

2 — O anexo IV do presente diploma e que dele faz parte integrante apresenta uma lista, não exaustiva, das medidas que podem ser tomadas em aplicação do presente artigo.

3 — O operador, o comandante do navio e o proprietário das mercadorias perigosas ou poluentes transportadas a bordo devem, de acordo com o direito nacional e internacional, cooperar plenamente com as entidades competentes referidas no n.º 1 que o solicitem com vista a minimizar as consequências de um incidente ou acidente marítimo.

4 — O comandante de um navio a que se apliquem as disposições do código ISM deve informar a companhia, em conformidade com o referido código, de qualquer incidente ou acidente, tal como referido no n.º 1 do artigo 16.º do presente diploma, ocorrido no mar.

5 — Logo que seja informada de tal situação, a companhia deve entrar em contacto com o centro costeiro competente e colocar-se, se necessário, à sua disposição.

Artigo 19.º

Locais de refúgio

1 — O IPTM, em articulação com a DGAM, o Comando Naval, o Instituto da Conservação da Natureza, as autoridades portuárias e o Instituto de Tecnologia Nuclear, deve elaborar e manter actualizados os planos de acolhimento de navios em dificuldade.

2 — Esses planos definem a entidade ou entidades responsáveis pela decisão de acolher ou não um navio num local, bem como as disposições e os procedimentos necessários, tendo em conta as restrições de ordem operacional, de segurança e ambiental.

3 — Os planos referidos nos números anteriores são aprovados por resolução do Conselho de Ministros.

4 — O IPTM é a entidade responsável pela disponibilização dos planos a pedido.

Artigo 20.º

Informação das partes interessadas

1 — Os incidentes ou acidentes comunicados em conformidade com o n.º 1 do artigo 16.º devem, quando necessário, ser assinalados através de avisos à navegação, nas zonas em causa, pelo Instituto Hidrográfico ou pelo

órgão local da DGAM, os quais informam igualmente da presença de qualquer navio que possa constituir um perigo para a segurança marítima, a segurança das pessoas ou o ambiente.

2 — O IPTM enquanto autoridade competente nacional detém as informações comunicadas em conformidade com os artigos 12.º e 16.º, devendo tomar as medidas necessárias para poder fornecer a qualquer momento as referidas informações a uma autoridade competente nacional de um outro Estado membro.

3 — O IPTM, quando informado nos termos do presente diploma, ou de outra forma, de factos que envolvam ou agravem, para outro Estado membro, o risco de certas zonas marítimas e costeiras ficarem em perigo, deve tomar as medidas adequadas para informar com a maior brevidade os Estados membros em causa, bem como consultá-los sobre as acções previstas.

4 — O IPTM presta a colaboração que se mostre adequada às autoridades nacionais competentes de outros Estados membros com vista à congregação de meios necessários à realização de uma acção comum.

5 — O IPTM toma as medidas necessárias para que se possa tirar plenamente partido das informações que os navios lhe devem transmitir nos termos do artigo 16.º

TÍTULO IV

Medidas de acompanhamento e regime sancionatório

Artigo 21.º

Lista dos organismos intervenientes

1 — O IPTM assegura, através das formas consideradas mais adequadas, que o sector marítimo receba informações correctas, regularmente actualizadas, nomeadamente através das publicações náuticas, sobre quais as autoridades e os centros designados nos termos deste diploma, incluindo, quando adequado, a respectiva zona geográfica de intervenção, bem como sobre os procedimentos instituídos para a comunicação das informações previstas no presente diploma.

2 — O IPTM, enquanto autoridade competente nacional, deve manter uma lista actualizada das autoridades e dos centros que participem nas actividades constantes deste diploma e comunicá-la à Comissão Europeia, bem como as suas eventuais actualizações.

Artigo 22.º

Cooperação entre autoridades

1 — O IPTM, os órgãos integrantes da DGAM, as autoridades portuárias e os centros costeiros designados neste diploma devem cooperar para otimizar a utilização das informações comunicadas em conformidade com o presente diploma, incluindo o estabelecimento de ligações telemáticas adequadas entre elas, com vista, nomeadamente, ao intercâmbio dos dados relativos aos movimentos dos navios, às previsões da sua chegada aos portos e à carga que transportam.

2 — O IPTM deve cooperar com a Comissão Europeia no sentido do incremento e aumento da eficácia das ligações telemáticas com essa instância comunitária com vista, nomeadamente, ao intercâmbio dos dados relativos aos movimentos dos navios, às previsões da sua chegada aos portos e à carga que transportam.

3 — Os centros costeiros, designados no âmbito deste diploma, devem cooperar com os centros costeiros de outros Estados membros com vista a melhorar o conhecimento do tráfego e o acompanhamento dos navios em trânsito, harmonizar e, na medida do possível, simplificar as informações exigidas aos navios em marcha.

4 — O IPTM deve cooperar com a Comissão Europeia no estabelecimento, quando necessário, de sistemas de informação obrigatória, serviços obrigatórios de tráfego marítimo e sistemas adequados de organização do tráfego, a apresentar à OMI para aprovação.

5 — O IPTM deve colaborar com as entidades congêneres de outros Estados membros para a elaboração de planos concertados para o acolhimento de navios em dificuldade.

Artigo 23.º

Confidencialidade das informações

Todas as entidades referidas neste diploma devem tomar as medidas necessárias para garantir a confidencialidade das informações que lhes forem transmitidas no âmbito do presente diploma.

Artigo 24.º

Controlo da aplicação do presente diploma

1 — As autoridades competentes, autoridades portuárias e centros costeiros promovem a realização de inspecções regulares ou qualquer outro tipo de acção necessária para verificar o funcionamento dos sistemas telemáticos em terra estabelecidos para os fins do presente diploma, em particular a sua capacidade de resposta à exigência de recepção ou transmissão atempadas, vinte e quatro horas por dia, das informações comunicadas em conformidade com os artigos 12.º e 16.º

2 — Quando o IPTM constata, por ocasião de um incidente ou acidente marítimo referido no artigo 18.º, que a companhia não conseguiu estabelecer e manter ligação com o navio ou com os centros costeiros relevantes, deve informar do facto o Estado que emitiu ou em nome do qual foi emitido o documento de conformidade e o certificado de gestão para a segurança associado, ambos relativos ao código ISM.

Artigo 25.º

Sanções

1 — As infracções às normas previstas no presente diploma constituem:

- a) Contra-ordenação, punível com coima de € 400 a € 2500, no caso de pessoas singulares, e de € 2500 a € 30 000, no caso de pessoas colectivas, o incumprimento do disposto no n.º 1 do artigo 4.º, sendo a entidade competente para o seu processamento e respectiva aplicação da coima a autoridade portuária;
- b) Contra-ordenação, punível com coima de € 400 a € 2500, no caso de pessoas singulares, e de € 2500 a € 30 000, no caso de pessoas colectivas, o incumprimento do disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 6.º, sendo a entidade competente para o seu processamento e respectiva aplicação da coima o IPTM;
- c) Contra-ordenação, punível com coima de € 400 a € 2500, no caso de pessoas singulares, e de

€ 2500 a € 30 000, no caso de pessoas colectivas, o incumprimento do disposto no n.º 1 do artigo 9.º, sendo a entidade competente para o seu processamento e respectiva aplicação da coima o IPTM;

- d) Contra-ordenação, punível com coima de € 2200 a € 3700, no caso de pessoas singulares, e de € 10 000 a € 44 000, no caso de pessoas colectivas, o incumprimento do disposto no artigo 11.º, sendo as entidades competentes para o seu processamento e respectiva aplicação da coima respectivamente a autoridade portuária e o IPTM;
- e) Contra-ordenação, punível com coima de € 2200 a € 3700, no caso de pessoas singulares, e de € 10 000 a € 44 000, no caso de pessoas colectivas, o incumprimento do disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 12.º, sendo as entidades competentes para o seu processamento e respectiva aplicação da coima respectivamente a autoridade portuária e o IPTM.

2 — A negligência e a tentativa são sempre puníveis.

3 — Os montantes das coimas previstas no n.º 1 do presente artigo são reduzidos a metade nos seus limites mínimos e máximos no caso de a infracção ter sido praticada com negligência.

4 — O processo por infracção às disposições do presente diploma rege-se pelo regime geral das contra-ordenações e coimas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de Outubro.

Artigo 26.º

Destino do produto das coimas

O produto das coimas previstas no presente diploma reverte:

- a) 5 % para o IPTM;
- b) 10 % para a entidade que levantar o auto de notícia;
- c) 25 % para a entidade que proceder à instrução e decisão processual;
- d) 60 % para o Estado.

Artigo 27.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 45/2002, de 2 de Março

O artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 45/2002, de 2 de Março, passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 4.º

[...]

- 1 —
- a)
- b)
- c)
- d)
- e)
- f)
- g)
- h)
- i)
- j)
- k)
- l) Não observância das regras estabelecidas para zonas marítimas sujeitas a um serviço de tráfego

marítimo (VTS), em infracção ao estabelecido no artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de Julho;

- m) Não observância das recomendações ou determinações do capitão do porto no âmbito do estipulado na alínea b) do n.º 1 do artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de Julho.

- 2 —
- 3 —
- 4 —»

TÍTULO V

Disposições finais e transitórias

Artigo 28.º

Transmissão das informações

A obrigação de transmissão por via electrónica das informações estabelecidas nos n.ºs 1 e 2 do artigo 12.º torna-se efectiva 12 meses após a entrada em vigor do presente diploma.

Artigo 29.º

Infra-estrutura dos sistemas de notificação dos navios, dos sistemas de organização do tráfego e dos serviços de tráfego marítimo

1 — O IPTM, em articulação com as administrações portuárias, deve proceder à instalação gradual do equipamento e das instalações em terra, adequados para receber e utilizar informações AIS, tendo em conta um alcance necessário para a transmissão das notificações, até ao final de 2007.

2 — O equipamento adequado para a comunicação das informações a outros Estados membros deve estar operacional, o mais tardar, até ao final de 2008.

3 — Os centros costeiros responsáveis pelo controlo da observância das disposições relativas aos serviços de tráfego marítimo e aos sistemas de organização de tráfego devem dispor de meios adequados de comunicação e de acompanhamento de navios e operar em conformidade com as orientações aplicáveis da OMI.

Artigo 30.º

Avaliação

O IPTM deve enviar à Comissão, até 5 de Fevereiro de 2007, relatórios sobre os progressos realizados na aplicação do presente diploma, em especial no que concerne às normas estabelecidas, respectivamente, nos artigos 8.º, 9.º, 17.º, 19.º, 21.º, 22.º e 24.º, e deve ainda enviar, até 31 de Dezembro de 2009, um relatório sobre a aplicação global do presente diploma.

Artigo 31.º

Revogação

São revogados os Decretos-Leis n.ºs 94/96, de 17 de Julho, e 169/2000, de 8 de Agosto.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 22 de Abril de 2004. — *José Manuel Durão Barroso* — *Maria Manuela Dias Ferreira Leite* — *Paulo Sacadura Cabral Portas* — *Maria Teresa Pinto Basto Gouveia* — *Maria*

Celeste Ferreira Lopes Cardona — António Pedro de Nobre Carmona Rodrigues — Amílcar Augusto Contel Martins Theias.

Promulgado em 2 de Julho de 2004.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 13 de Julho de 2004.

Pelo Primeiro-Ministro, *Maria Manuela Dias Ferreira Leite.*

ANEXO I

Lista das informações a comunicar

1 — Informações a comunicar em conformidade com o artigo 4.º, informações gerais:

- a) Identificação do navio (nome, indicativo de chamada, número de identificação OMI ou número MMSI);
- b) Porto de destino;
- c) Hora prevista de chegada ao porto de destino ou à estação de pilotos, conforme exigido pela autoridade competente, e hora prevista de partida desse porto;
- d) Número total de pessoas a bordo.

2 — Informações a comunicar em conformidade com o artigo 11.º, informações sobre a carga:

- a) Designação técnica exacta das mercadorias perigosas ou poluentes, números ONU atribuídos, se existirem, classes de risco OMI determinadas em conformidade com os códigos IMDG, IBC e IGC e, quando adequado, categoria do navio exigida para as cargas INF, tal como definido na regra VII/14.2, quantidades dessas mercadorias e, caso sejam transportadas em unidades de transporte que não sejam cisternas, respectivos números de identificação;
- b) Endereço onde podem ser obtidas informações pormenorizadas sobre a carga.

3 — Informações a comunicar em conformidade com o artigo 12.º:

A) Informações gerais:

- a) Identificação do navio (nome, indicativo de chamada, número de identificação OMI ou número MMSI);
- b) Porto de destino;
- c) Para um navio que deixe um porto nacional: hora prevista de partida desse porto ou da estação de pilotos, conforme exigido pela autoridade portuária, e hora prevista de chegada ao porto de destino;
- d) Para um navio que se dirija a um porto nacional: hora prevista de chegada ao porto de destino ou à estação de pilotos, conforme exigido pela autoridade portuária;
- e) Número total de pessoas a bordo;

B) Informações sobre a carga:

- a) Designação técnica exacta das mercadorias perigosas ou poluentes, números

ONU atribuídos, se existirem, classes de risco OMI determinadas em conformidade com os códigos IMDG, IBC e IGC e, quando adequado, categoria do navio na aceção do código INF, quantidades dessas mercadorias e sua localização a bordo e, caso sejam transportadas em unidades de transporte que não sejam cisternas, respectivos números de identificação;

- b) Confirmação da presença a bordo de lista, manifesto ou plano de carga adequado que especifique as mercadorias perigosas ou poluentes transportadas e sua localização no navio;
- c) Endereço onde podem ser obtidas informações pormenorizadas sobre a carga.

4 — Informações referidas no artigo 5.º:

- A. Identificação do navio (nome, indicativo de chamada, número de identificação OMI ou número MMSI);
- B. Data e hora;
- C ou D. Posição em latitude e longitude ou azimute verdadeiro e distância em milhas náuticas a partir de um ponto de referência claramente identificado;
- E. Rumo;
- F. Velocidade;
- I. Porto de destino e hora prevista de chegada;
- P. Carga e, havendo mercadorias perigosas a bordo, quantidade e classe OMI;
- T. Endereço para comunicação de informações sobre a carga;
- W. Número total de pessoas a bordo;
- X. Informações diversas:

Características e quantidade estimada do combustível de bancas para os navios que transportem mais de 5000 t de combustível de bancas;

Condições de navegação.

5 — O comandante do navio deve comunicar imediatamente à autoridade competente ou à autoridade portuária interessada qualquer alteração às informações comunicadas nos termos do presente anexo.

ANEXO II

Prescrições aplicáveis aos equipamentos de bordo

I — Sistema de identificação automática (AIS)

1 — Navios construídos em ou após 1 de Julho de 2002. — Os navios de passageiros, quaisquer que sejam as suas dimensões, e todos os navios de arqueação bruta igual ou superior a 300 construídos em ou após 1 de Julho de 2002 que escalem um porto nacional devem satisfazer a obrigação de instalação e utilização de equipamento prevista no artigo 6.º

2 — Navios construídos antes de 1 de Julho de 2002. — Os navios de passageiros, quaisquer que sejam as suas dimensões, e todos os navios com uma arqueação bruta igual ou superior a 300 construídos antes de 1 de Julho de 2002 que escalem um porto nacional devem satisfazer a obrigação de instalação e utilização de equi-

pamento prevista no artigo 6.º, de acordo com o seguinte calendário:

- a) Navios de passageiros: até 1 de Julho de 2003;
- b) Navios-tanques: o mais tardar por ocasião da primeira vistoria do equipamento de segurança efectuada após 1 de Julho de 2003;
- c) Navios, à excepção dos navios de passageiros e dos navios-tanques, de arqueação bruta igual ou superior a 50 000: até 1 de Julho de 2004;
- d) Navios, à excepção dos navios de passageiros e dos navios-tanques, de arqueação bruta igual ou superior a 10 000 mas inferior a 50 000: até 1 de Julho de 2005 ou, no que se refere aos navios que realizam viagens internacionais, qualquer data anterior fixada no âmbito da OMI;
- e) Navios, à excepção dos navios de passageiros e dos navios-tanques, de arqueação bruta igual ou superior a 3000 mas inferior a 10 000: até 1 de Julho de 2006 ou, no que se refere aos navios que realizam viagens internacionais, qualquer data anterior fixada no âmbito da OMI;
- f) Navios, à excepção dos navios de passageiros e dos navios-tanques, de arqueação bruta igual ou superior a 300 mas inferior a 3000: até 1 de Julho de 2007 ou, no que se refere aos navios que realizam viagens internacionais, qualquer data anterior fixada no âmbito da OMI.

3 — São isentos da aplicação dos requisitos relativos ao AIS estabelecidos no presente anexo os navios de passageiros com arqueação bruta inferior a 300 que efectuem viagens domésticas na acepção do Decreto-Lei n.º 293/2001, de 20 de Novembro.

II — Sistemas de registo dos dados de viagem (VDR)

1 — Os navios das categorias a seguir indicadas que escalem um porto nacional devem estar equipados com um sistema de registo dos dados de viagem que satisfaça as normas de funcionamento previstas na resolução A.861(20) da OMI e as normas de ensaio definidas na norma n.º 61996 da Comissão Electrotécnica Internacional:

- a) Navios de passageiros construídos em ou após 1 de Julho de 2002: até 5 de Agosto de 2002;
- b) Navios de passageiros *ro-ro* construídos antes de 1 de Julho de 2002: o mais tardar na primeira vistoria em ou após 1 de Julho de 2002;
- c) Navios de passageiros, à excepção dos navios de passageiros *ro-ro*, construídos antes de 1 de Julho de 2002: até 1 de Janeiro de 2004;
- d) Navios, à excepção dos navios de passageiros, de arqueação bruta igual ou superior a 3000 construídos em ou após 1 de Julho de 2002: até 5 de Agosto de 2002.

2 — Os navios das categorias a seguir indicadas construídos antes de 1 de Julho de 2002 que escalem um porto nacional devem estar equipados com um sistema de registo dos dados de viagem que satisfaça as normas pertinentes da OMI:

- a) Navios de carga de arqueação bruta igual ou superior a 20 000: até à data fixada pela OMI ou, na falta de uma decisão da OMI, até 1 de Janeiro de 2007;
- b) Navios de carga de arqueação bruta igual ou superior a 3000 mas inferior a 20 000: até à data fixada pela OMI ou, na falta de uma decisão da OMI, até 1 de Janeiro de 2008.

3 — Os navios de passageiros que efectuem unicamente viagens domésticas em águas marítimas não abrangidas pela categoria A, tal como referido na Portaria n.º 1267/2002, de 14 de Setembro, relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros, estão isentos dos requisitos relativos ao registo de dados de viagem estabelecidos no presente diploma.

ANEXO III

Mensagens electrónicas

1 — As autoridades competentes devem criar e manter as infra-estruturas necessárias para permitir a transmissão, recepção e conversão de dados entre os sistemas que utilizam a sintaxe XML, com base nos sistemas de comunicação Internet e de acordo com os requisitos técnicos a estabelecer pelo IPTM.

2 — Estes procedimentos e infra-estruturas deverão incluir, sempre que exequível, as obrigações de notificação e de intercâmbio de informações resultantes do disposto noutra legislação aplicável.

ANEXO IV

Medidas que os Estados Membros podem tomar em caso de risco para a segurança marítima e a protecção do ambiente

(em aplicação do n.º 2 do artigo 18.º)

Quando, no seguimento de um incidente ou em circunstâncias do tipo das descritas no artigo 18.º que afectem um navio, as entidades competentes em razão da matéria considerem, no quadro do direito internacional, que é necessário afastar, reduzir ou eliminar um perigo grave e iminente que ameace o seu litoral ou interesses conexos, a segurança dos outros navios e a segurança das suas tripulações e passageiros ou das pessoas em terra, ou proteger o meio marinho, as referidas autoridades podem, nomeadamente:

- a) Restringir os movimentos do navio ou impor-lhe um itinerário, exigência esta que não afecta a responsabilidade do comandante na segurança do governo do seu navio;
- b) Notificar o comandante do navio para que elimine o risco para o ambiente ou a segurança marítima;
- c) Enviar a bordo do navio uma equipa de avaliação com a missão de determinar o grau de risco, assistir o comandante na correcção da situação e manter informado o centro costeiro competente;
- d) Intimar o comandante a seguir para um local de refúgio, em caso de perigo iminente, ou impor a pilotagem ou o reboque do navio.

REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

Assembleia Legislativa Regional

Decreto Legislativo Regional n.º 17/2004/M

Define as competências para efeitos de licenciamento e fiscalização de produtos de petróleo e instalações de postos de abastecimento de combustíveis.

Considerando que o Decreto-Lei n.º 267/2002, de 26 de Novembro, estabelece os procedimentos e define as