

**Decreto n.º 21/98**

**Emendas ao anexo da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974 (SOLAS 74), adoptadas pela Conferência SOLAS 1994, que se referem à introdução dos novos capítulos IX, X e XI, e as emendas ao apêndice do referido anexo**

Nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo único

São aprovadas, para adesão, as emendas ao anexo da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974 (SOLAS 74) e as emendas ao apêndice do referido anexo, adoptadas pela Conferência SOLAS 1994, cujo texto original em inglês e a respectiva tradução para português seguem em anexo ao presente diploma.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 26 de Fevereiro de 1998. - António Manuel de Oliveira Guterres - José Veiga Simão - João Cardona Gomes Cravinho.

Assinado em 22 de Maio de 1998.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 29 de Maio de 1998.

O Primeiro-Ministro, António Manuel de Oliveira Guterres.

ADIÇÃO DOS NOVOS CAPÍTULOS IX, X E XI AO ANEXO DA  
CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA DA VIDA  
HUMANA NO MAR, 1974, E EMENDAS AO APÊNDICE DO REFERIDO  
ANEXO.

1 - O novo capítulo IX que se segue é adicionado ao anexo:

«CAPÍTULO IX  
Gestão para a exploração segura dos navios

Regra 1  
Definições

Para efeitos do presente capítulo, salvo indicação em contrário:

1) 'Código Internacional de Gestão para a Segurança (Código ISM)' é o Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios e a Prevenção da Poluição, que foi adoptado pela

Organização através da Resolução A.741(18), com a redacção que lhe poderá vir a ser dada por emendas adoptadas pela Organização, desde que tais emendas entrem em vigor e sejam efectivamente aplicadas de acordo com as disposições do artigo VIII da presente Convenção, que dizem respeito aos procedimentos de emendas aplicáveis ao anexo, com exclusão do capítulo I;

2) 'Companhia' é o proprietário do navio ou qualquer outro organismo ou pessoa, por exemplo o gestor de navios, o afretador a casco nu, ao qual o proprietário do navio confiou a responsabilidade da sua exploração e que, ao assumir essa responsabilidade, tenha aceite todas as obrigações e responsabilidades impostas pelo Código Internacional de Gestão para a Segurança;

3) 'Navio petroleiro' é um navio petroleiro tal como está definido na regra II-1/2.12;

4) 'Navio químico' é um navio-tanque para transporte de produtos químicos tal como está definido na regra VII/8.2;

5) 'Navio de transporte de gás' é um navio de transporte de gás tal como está definido na regra VII/11.2;

6) 'Navio graneleiro' é um navio que, regra geral, tem um só convés, tanques superiores laterais e tanques inferiores laterais nos porões de carga e se destina principalmente ao transporte de carga seca a granel. Esta definição inclui navios como os mineraleiros e os transportadores de carga combinada;

7) 'Unidade móvel de perfuração no mar (MODU)' é um navio capaz de efectuar operações de perfuração destinadas à investigação ou à exploração dos recursos naturais do subsolo dos fundos marinhos, tais como os hidrocarbonetos líquidos ou gasosos, o enxofre ou o sal;

8) 'Embarcação de alta velocidade' é uma embarcação tal como definida na regra X/1.2.

## Regra 2 Âmbito de aplicação

1 - O presente capítulo aplica-se aos navios, qualquer que tenha sido a data da sua construção, do seguinte modo:

1) Aos navios de passageiros, incluindo as embarcações de alta velocidade de passageiros, o mais tardar até 1 de Julho de 1998;

2) Aos navios petroleiros, navios químicos, navios transportadores de gás, navios graneleiros e embarcações de alta velocidade de carga, de arqueação bruta igual ou superior a 500 t, o mais tardar até 1 de Julho de 1998; e

3) Aos outros navios de carga e às unidades móveis de perfuração no mar de arqueação bruta igual ou superior a 500 t, o mais tardar até 1 de Julho de 2002.

2 - O presente capítulo não se aplica aos navios explorados pelo Estado, utilizados para fins não comerciais.

### Regra 3 Requisitos relativos à gestão da segurança

1 - A companhia e o navio devem satisfazer as disposições do Código Internacional de Gestão para a Segurança.

2 - O navio deve ser explorado por uma companhia detentora do documento de conformidade mencionado na regra 4.

### Regra 4 Certificação

1 - Deve ser emitido um documento de conformidade a qualquer companhia que satisfaça os requisitos do Código Internacional de Gestão para a Segurança. Este documento deve ser emitido pela Administração ou por um organismo reconhecido pela Administração ou por um outro Governo Contratante, a pedido da Administração.

2 - Um exemplar do documento de conformidade deve ser conservado a bordo do navio a fim de que o comandante possa, a pedido, apresentá-lo para fins de verificação.

3 - Um certificado, chamado certificado de gestão para a segurança, deve ser emitido para cada navio pela Administração ou por um organismo por ela reconhecido. Antes de emitir o certificado de gestão para a segurança, a Administração ou o organismo por ela reconhecido deve verificar que a companhia e a sua gestão a bordo estão de acordo com o sistema de gestão para a segurança aprovado.

## Regra 5 Manutenção das condições

O sistema de gestão para a segurança deve ser mantido de acordo com as disposições do Código Internacional de Gestão para a Segurança.

## Regra 6 Verificação e controlo

1 - A Administração, um outro Governo Contratante a pedido da Administração ou uma organização reconhecida pela Administração deve verificar periodicamente o bom funcionamento do sistema de gestão para a segurança do navio.

2 - Sob reserva das disposições do parágrafo 3 da presente regra, um navio que deva possuir um certificado passado em virtude das disposições da regra 4.3 deve ser submetido ao controlo em conformidade com as disposições da regra XI/4. Para este fim, um tal certificado deve ser considerado como um certificado emitido de acordo com a regra I/12 ou I/13.

3 - Em caso de mudança do Estado da bandeira ou de companhia, devem ser adoptadas disposições especiais de transição, de acordo com as directrizes desenvolvidas pela Organização.»

2 - O novo capítulo X que se segue é adicionado ao anexo:

### «CAPÍTULO X

Medidas de segurança a aplicar às embarcações de alta velocidade

### Regra 1 Definições

Para os fins do presente capítulo:

1 - 'Código das Embarcações de Alta Velocidade (Código das EAV)' é o Código Internacional de Segurança das Embarcações de Alta Velocidade adoptado pela Comissão de Segurança Marítima da Organização pela Resolução MSC.36(63), com a redacção que lhe poderá vir a ser dada por emendas adoptadas pela Organização, desde que tais emendas sejam postas em vigor e aplicadas efectivamente em conformidade com as disposições do artigo VIII da presente Convenção, que dizem respeito aos procedimentos de emendas aplicáveis ao anexo, com exclusão do capítulo I.

2 - 'Embarcação de alta velocidade' é toda a embarcação capaz de atingir uma velocidade máxima, em metros por segundo (m/s), igual ou superior a:

(ver fórmula no documento original)

3 - 'Embarcação construída' significa uma embarcação cuja quilha já foi assente ou se encontra numa fase equivalente de construção.

4 - 'Fase equivalente de construção' é a fase em que:

1) Tem início uma construção que se identifica como uma embarcação específica; e

2) Teve início a construção da embarcação considerada, utilizando, pelo menos, 50 t ou 1% da massa estimada de todos os materiais estruturais, se este segundo valor for inferior.

## Regra 2 Aplicação

1 - Este capítulo aplica-se às embarcações de alta velocidade construídas em 1 de Janeiro de 1996 ou posteriormente, do seguinte modo:

1) Às embarcações de passageiros, completamente carregadas, que, no decurso da sua viagem não se encontrem a mais de quatro horas de um porto de refúgio, à velocidade normal de serviço; e

2) Às embarcações de carga, completamente carregadas, com uma arqueação bruta igual ou superior a 500 t, que, no decurso da sua viagem, não se encontrem a mais de oito horas de um porto de refúgio, à velocidade normal de serviço.

2 - Todas as embarcações, qualquer que seja a data da sua construção, que sejam submetidas a reparações, modificações, transformações e à colocação dos arranjos respectivos devem continuar a satisfazer, no mínimo, os requisitos que já lhes eram previamente aplicáveis. Se a embarcação foi construída antes de 1 de Janeiro de 1996, deve, regra geral, satisfazer os requisitos que são aplicáveis às embarcações construídas em 1 de Janeiro de 1996 ou posteriormente, no mínimo do mesmo modo que antes de se ter submetido a essas reparações, modificações, transformações e à colocação dos arranjos respectivos. As reparações, modificações e as

transformações de maior importância e a colocação dos arranjos respectivos devem satisfazer os requisitos aplicáveis a uma embarcação construída em 1 de Janeiro de 1996 ou posteriormente, na medida em que a Administração o considere possível e razoável.

### Regra 3

#### Requisitos aplicáveis às embarcações de alta velocidade

1 - Não obstante as disposições dos capítulos I a IV da regra V/12, uma embarcação de alta velocidade que satisfaça integralmente os requisitos do Código das Embarcações de Alta Velocidade, que tenha sido objecto de vistoria e à qual tenha sido passado um certificado em conformidade, deve ser considerada como tendo satisfeito os requisitos dos capítulos I a IV e da regra V/12. Para os fins da presente regra, os requisitos do Código devem ser considerados obrigatórios.

2 - Os certificados e licenças, emitidos ao abrigo do Código das Embarcações de Alta Velocidade, têm o mesmo valor e o mesmo reconhecimento que os certificados emitidos ao abrigo do capítulo I.»

3 - O novo capítulo XI que se segue é adicionado ao anexo:

### «CAPÍTULO XI

#### Medidas especiais para reforçar a segurança marítima

### Regra 1

#### Autorização das organizações reconhecidas

As organizações mencionadas na regra I/6 devem cumprir as directrizes elaboradas pela Organização.

### Regra 2

#### Vistorias detalhadas

Os graneleiros, tal como definidos na regra IX/1.6, e os petroleiros, tal como definidos na regra II-1/2.12, devem ser submetidos a um programa detalhado de vistorias, de acordo com as directrizes que a Assembleia da Organização adoptou através da Resolução A.744(18), com a redacção que lhe poderá vir a ser dada por emendas adoptadas pela Organização, desde que tais emendas entrem em vigor e sejam efectivamente aplicadas, de acordo com as disposições do artigo VIII da presente Convenção, relativamente aos procedimentos de emendas do anexo, com exclusão do capítulo I.

### Regra 3

#### Número de identificação de navios

1 - A presente regra aplica-se a todos os navios de passageiros de arqueação bruta igual ou superior a 100 t e a todos os navios de carga de arqueação bruta igual ou superior a 300 t.

2 - A cada navio deve ser atribuído um número de identificação, de acordo com o número IMO de identificação de navios, adoptado pela Organização.

3 - O número de identificação do navio deve constar nos certificados e nas cópias autenticadas emitidos de acordo com a regra I/12 ou a regra I/13.

4 - Para os navios construídos antes de 1 de Janeiro de 1996, esta regra só tem efeito quando for renovado um certificado em 1 de Janeiro de 1996 ou posteriormente.

### Regra 4

#### Controlo dos requisitos operacionais pelo Estado do porto

1 - Quando um navio se encontre num porto de outro Governo Contratante fica sujeito ao controlo exercido pelos funcionários devidamente autorizados pelo Governo em questão, no que diz respeito aos requisitos operacionais relativos à segurança dos navios, desde que existam indícios claros que permitam supor que o comandante ou a tripulação não conhecem os procedimentos essenciais a aplicar a bordo, no que diz respeito à segurança dos navios.

2 - Nas circunstâncias previstas no parágrafo 1 da presente regra, o Governo Contratante que exerce o controlo deve tomar as medidas necessárias para impedir a saída do navio até que a situação tenha sido regularizada, de acordo com os requisitos da presente Convenção.

3 - Os procedimentos relativos ao controlo dos navios pelo Estado do porto que estão previstos na regra I/19 aplicam-se à presente regra.

4 - Nenhuma das disposições da presente regra deve ser interpretada como limitativa dos direitos e obrigações de um Governo Contratante que proceda ao controlo dos requisitos operacionais expressamente previstos nas regras.»

#### 4 - Alterações ao apêndice do anexo:

##### 1) Modelo do certificado de segurança para navios de passageiros:

###### Certificado de segurança para navio de passageiros

O texto da nota 3 de rodapé é substituído pelo que se segue:

«De acordo com o número OMI de identificação de navios, adoptado pela Organização através da Resolução A.600(15).»

##### 2) Modelo do certificado de segurança da construção para navios de carga:

###### Certificado de segurança de construção para navio de carga

O texto da nota 3 de rodapé é substituído pelo que se segue:

«De acordo com o sistema de numeração da OMI para identificação dos navios, adoptado pela Organização através da Resolução A.600(15).»

##### 3) Modelo do certificado de segurança do equipamento para navios de carga:

###### Certificado de segurança de equipamento para navio de carga

O texto da nota 3 de rodapé é substituído pelo que se segue:

«De acordo com o número OMI de identificação de navios, adoptado pela Organização através da Resolução A.600(15).»

##### 4) Modelo do certificado de segurança radioelétrica para navios de carga:

###### Certificado de segurança radioelétrica para navio de carga

O texto da nota 2 de rodapé é substituído pelo que se segue:

«De acordo com o número OMI de identificação de navios, adoptado pela Organização através da Resolução A.600(15).»

##### 5) Modelo do certificado de isenção:

## Certificado de isenção

Substituir o texto da nota 2 de rodapé pelo que se segue:

«De acordo com o sistema de numeração da OMI para identificação dos navios, adoptado pela Organização através da Resolução A.600(15).»