

Resolução do Conselho de Ministros n.º 179/2004

O Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de Julho, transpõe para a ordem jurídica nacional a Directiva n.º 2002/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Junho, a qual, por seu turno, veio reforçar as regras consagradas na Directiva n.º 93/75/CE, do Conselho, de 13 de Setembro, que impôs aos Estados membros a adopção de medidas relativas às condições mínimas exigidas aos navios que, transportando mercadorias perigosas ou poluentes, tivessem destino a portos marítimos da União ou deles saíssem.

Ao abrigo da Directiva n.º 2002/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Junho, o artigo 19.º do referido Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de Julho, determina que devem ser elaborados planos de acolhimento de navios em dificuldades, a aprovar por resolução do Conselho de Ministros, nos quais se definam as entidades competentes para autorizar, ou não, o acolhimento de um navio e as disposições e os procedimentos necessários para esse efeito.

Por outro lado, exige-se também a instalação de um sistema de acompanhamento e informação do tráfego de navios, designadamente quanto a navios considerados de risco, em articulação com os sistemas de organização de tráfego e com os serviços de tráfego marítimo existentes ou a criar.

Urge, portanto, dar execução ao artigo 19.º do Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de Julho.

Assim:

Nos termos da alínea g) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Atribuir, ao abrigo do artigo 19.º do Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de Julho, ao ministro que tutela o Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM) a competência para autorizar a entrada de um navio em dificuldade num qualquer local de refúgio em águas sob jurisdição portuguesa e para decidir sobre o destino ou a melhor forma de assistir o navio em dificuldade, tendo em conta a necessidade de protecção dos bens públicos e privados e outras circunstâncias externas, designadamente meteo-oceanográficas, que afectam ou possam afectar o navio.

2 — Determinar que a decisão sobre o acolhimento de um navio em dificuldade é tomada depois de ouvida a Comissão Técnica para Acolhimento de Navios (CTAND), constituída nos termos dos números seguintes.

3 — Estabelecer que a CTAND é constituída por representantes do IPTM, da Direcção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM), do Instituto da Conservação da Natureza (ICN), do Instituto Nacional de Investigação Agrária e Pescas (INIAP) e, sendo esse o caso, por um representante da autoridade portuária em cuja jurisdição se localiza o local de refúgio.

4 — Determinar que, em face às matérias envolvidas, a CTAND pode integrar representantes de outras entidades, designadamente do Serviço Nacional de Bombeiros e Protecção Civil (SNBPC), do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF), do Instituto de Meteorologia (IM), do Instituto Hidrográfico (IH), do Centro Nacional de Arqueologia Náutica e Subaquática (CNANS), de uma ou mais administrações portuárias, do Estado-Maior-General das Forças Armadas (EMGFA), da Direcção-Geral do Turismo (DGT), da Direcção-Geral das Pescas e Aquicultura (DGPA) e dos órgãos locais da DGAM, com vista à preparação da decisão sobre o acolhimento de navios em dificuldade.

5 — Estabelecer que os membros da CTAND não são remunerados.

6 — Determinar que à CTAND compete emitir parecer sobre as circunstâncias relacionadas com a necessidade de acolhimento de navio, tendo em conta, nomeadamente, os seguintes factores:

- a) Condições de navegabilidade do navio, em particular a flutuabilidade, estabilidade, disponibilidade de meios de propulsão e produção de energia e capacidade de acostagem;
- b) Matérias perigosas ou poluentes existentes a bordo;
- c) Distância e tempo estimado para navegação até ao local de refúgio;
- d) Número de tripulantes e outras pessoas que se encontrem a bordo e avaliação da sua condição física;
- e) Se o navio tem ou não seguro, incluindo danos de responsabilidade civil, e, em caso afirmativo, identificação do segurador e os limites de responsabilidade aplicáveis;
- f) Existência de acordo do comandante do navio, do país de bandeira, do operador e da companhia com as propostas da entidade ou entidades responsáveis mencionadas no n.º 2 do artigo 19.º do Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de Julho, sobre os termos da assistência a prestar pelas autoridades nacionais;
- g) Existência de acordo e justificação técnica da sociedade de classificação emissora do correspondente certificado de classe, assim como das entidades que prestem auxílio, se as houver, quanto aos termos da assistência a prestar;
- h) Prestação de garantia financeira que seja exigida ou de medidas provisionais associadas;
- i) Existência de contratos de salvamento subscritos pelo comandante do navio, operador ou companhia;
- j) Informação sobre medida e acções a tomar pelo comandante do navio e ou pela entidade que vai efectuar o salvamento;
- l) Identificação do representante da companhia de navegação em Portugal e do respectivo contacto para efeitos de notificação.

7 — Estabelecer que os procedimentos e planos de actuação são elaborados com base na análise objectiva das vantagens e inconvenientes do acesso de navios em dificuldade aos locais de refúgio, tendo em consideração, nomeadamente, os seguintes aspectos:

- a) Causa da emergência, nomeadamente incêndio, explosão, avaria, incluindo falhas mecânicas ou estruturais, colisão, contaminação, diminuição de estabilidade e encalhe;
- b) Avaliação dos riscos associados ao acolhimento do navio num local de refúgio combinando os seguintes factores:
 - i) Humanos, tais como a segurança das pessoas a bordo, distância de zonas povoadas mais próximas e densidade populacional;
 - ii) Ambientais, tais como zonas de alto valor ecológico, *habitats*, espécies protegidas e outros factores similares;
 - iii) Sócio-económicos, tais como a existência de instalações industriais ou actividades comerciais nas proximidades, o interesse

turístico da zona, as consequências na sua actividade piscatória e em explorações aquícolas existentes, entre outros factores;

- iv) Condicionantes físicas e naturais, como obras marítimas, condições meteorológicas, ventos dominantes e estado do mar, batimetria, variações sazonais, características náuticas, tais como espaço de manobra e restrições impostas pela dimensão do navio, e outras condicionantes similares;
- v) Meios de intervenção disponíveis no local de refúgio, designadamente órgãos e entidades administrativas competentes e funções que desempenham, existência ou não de serviço de pilotagem, número e potência dos rebocadores disponíveis, instalações, equipamentos e outros meios de ajuda à navegação e manobra, meios de evacuação e meios de carga e descarga adequados para o tipo de mercadorias a bordo;
- vi) Consequências previsíveis da utilização do local de refúgio em função de cada causa de emergência.

8 — Estabelecer que o processo de acolhimento se inicia por solicitação do comandante do navio em dificuldade ao Centro de Coordenação de Busca e Salvamento Marítimo (MRCC, em Lisboa, ou MRSC, no Funchal), na qual constem as razões da necessidade de acolhimento e toda a informação relevante.

9 — Determinar que o MRCC ou MRSC, consoante os casos, informa de imediato o IPTM e a DGAM do pedido recebido nos termos do número anterior, podendo o IPTM solicitar informação complementar, bem como realizar as acções que considerar necessárias, incluindo inspecções ao navio.

10 — Criar um grupo de trabalho ao qual compete elaborar um relatório sobre a definição, a nível nacional, da actuação e dos procedimentos prévios à decisão de acolhimento e a compatibilização entre os planos de contingência já existentes para os portos comerciais e o futuro plano nacional de acolhimento de navios em dificuldade, tendo em conta as restrições de ordem operacional e ambiental e as condicionantes técnico-científicas da orla costeira portuguesa.

11 — Determinar que o grupo de trabalho é constituído pelos membros da CTAND e por:

- a) Um representante do Ministro de Estado, da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar;
- b) Um representante do Ministro da Administração Interna;
- c) Um representante do Ministro da Agricultura, Pescas e Florestas;
- d) Um representante da Ministra da Ciência, Inovação e Ensino Superior;
- e) Um representante do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações;
- f) Um representante da Ministra da Cultura;
- g) Um representante do Ministro do Ambiente e do Ordenamento do Território;
- h) Um representante do Ministro do Turismo.

12 — Determinar que o grupo de trabalho é coordenado pelo representante do IPTM, entidade à qual compete prestar o apoio necessário.

13 — Determinar que os membros do grupo de trabalho não são remunerados.

14 — Estabelecer que o grupo de trabalho pode solicitar apoio técnico especializado em meios e ferramentas informáticas de apoio à decisão a outras entidades mediante a celebração de protocolos ou através da prestação de serviços para a produção de mapas ou outros documentos relevantes para os fins do presente diploma.

15 — Estabelecer que o grupo de trabalho deve apresentar o relatório previsto no n.º 10 no prazo de 120 dias.

Presidência do Conselho de Ministros, 16 de Novembro de 2004. — O Primeiro-Ministro, *Pedro Miguel de Santana Lopes*.

MINISTÉRIOS DAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS E DO TRABALHO E DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA

Portaria n.º 1468/2004

de 20 de Dezembro

O Decreto-Lei n.º 550/99, de 15 de Dezembro, diploma que visa estabelecer o regime jurídico da actividade de inspecção técnica de veículos a motor e seus reboques, dispõe que as tarifas que incidem sobre as inspecções e as reinspecções são estabelecidas por portaria conjunta dos Ministros da Administração Interna e da Economia.

Dispõe, também, o n.º 1 do artigo 16.º do referido decreto-lei que as tarifas são de valor fixo, embora diferentes em função do tipo de inspecção e da categoria de veículo a inspecionar.

Nesta conformidade, através da Portaria n.º 495/2002, de 27 de Abril, procedeu-se à actualização dos montantes das tarifas das inspecções e reinspecções, montantes que se considera oportuno actualizar. Assim, para o efeito, foi tomado em consideração o limite máximo do intervalo da taxa de inflação prevista para o corrente ano no Orçamento Geral do Estado.

Por último, e tendo em conta a redacção do n.º 2 do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 554/99, de 16 de Dezembro, dada pelo Decreto-Lei n.º 109/2004, de 12 de Maio, introduz-se uma nova tarifa, a pagar pela emissão de segunda via da ficha de inspecção.

Assim:

Ao abrigo do disposto no n.º 1 do artigo 16.º do Decreto-Lei n.º 550/99, de 15 de Dezembro:

Manda o Governo, pelo Ministro de Estado, das Actividades Económicas e do Trabalho e pelo Ministro da Administração Interna, o seguinte:

1.º As tarifas devidas pela realização das inspecções periódicas e das reinspecções de veículos automóveis, reboques e semi-reboques, bem como pela realização das inspecções extraordinárias e das inspecções para atribuição de nova matrícula, são as constantes da tabela anexa à presente portaria, que dela faz parte integrante, as quais incluem já o valor do IVA à taxa legal.

2.º As tarifas fixadas para as inspecções periódicas são, igualmente, aplicáveis às inspecções facultativas a que se refere o n.º 2 do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 550/99, de 15 de Dezembro.

3.º As tarifas fixadas para as inspecções extraordinárias e para as inspecções para atribuição de nova matrícula só são aplicáveis a partir do início de actividade dos centros da categoria B, previstos no